

CALLING ATTENTION TO A MATTER OF URGENT PUBLIC
IMPORTANCE UNDER RULE 40 (1) OF THE ASSEMBLY
RULES *re* SUSPENSION OF COLLECTION OF LOAN INSTALMENTS
FROM AGRICULTURISTS IN CHINGLEPUT DISTRICT
TILL MARCH 1958

25

1st November 1957] [Sri M. A. Manickavelu]

due and having allowed them to accumulate. Any concession shown in such cases will only tend to encourage more and more default in payment of loan instalments. Moreover, unless these amounts are recovered promptly, it will not be possible for the Government to help other poor ryots who are in need of credit to carry on current agricultural operations.

The season in Chingleput district has not been adverse for the past two years. The north-east monsoon of this year has set in and the prospect seems to be bright. The Government, therefore, see no justification to suspend the collection of loan instalments till March 1958 in Chingleput district.

VI.—GOVERNMENT BILLS.

(1) THE MADRAS BHOODAN YAGNA BILL, 1957.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Mr. Speaker, Sir, I beg leave to introduce the Madras Bhoodan Yagna Bill^a, 1957.

This Bill is to facilitate the donation of lands for the Bhoodan Yagna in this State and the transfer and settlement of such lands.

MR. SPEAKER : The question is—

“ That leave be granted for the introduction of the Madras Bhoodan Yagna Bill, 1957.”

The motion was put and carried.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Mr. Speaker, Sir, I beg to introduce the Bill.

MR. SPEAKER : The Bill is introduced. We are not going to discuss it now. It will be discussed later.

(2) THE MOTOR VEHICLES (MADRAS AMENDMENT) BILL, 1957.

MR. SPEAKER : I have to inform hon. Members in this connection that under Rule 140 of the Assembly Rules I have received notice of a resolution to be moved by Sri N. K. Palanisami, namely, ‘ that this House disapproves Madras Ordinance II of 1957 [The Motor Vehicles (Madras Amendment) Ordinance, 1957]. When a resolution of this type and the Bill to repeal the Ordinance are both before the House, it is customary to give precedence to the Bill and after the Bill is passed, the fate of the resolution may be decided. I, therefore, give precedence to the Bill and permit the Hon. Minister to move the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1957.

^a Publishd in the *Fort St. George Gazette* Extraordinary, dated 4th November 1957.

[1st November 1957]

SRI M. KALYANASUNDARAM : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, ஒரு விஷயத்தை மாத் திரம் கனம் சபாநாயகருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். ஒவ்வொரு சந்தர்ப்பத்திலும் சர்க்கார் செய்யக்கூடிய அல்லது செய்யத் தவறுகின்ற உதவிகளைப் பற்றி குறிப்பிடவேண்டிய அவசியம் ஏற்படுகிறது. இவ்வளவு பெரிய சட்டம். மோட்டார் வாகனத் திருத்தச் சட்டம். அதுவும் ராஜ்யச் சட்டம் கூட அல்ல. மத்திய சர்க்கார் சட்டம். 1956-ம் ஆண்டு வேறு விதமான ஒரு திருத்த சட்டம் நிறைவேறியிருக்கிறது. இந்தச் சட்டங்களைப் பற்றி நான் புரிந்து கொள்வதற்கே பல சிரமங்கள் ஏற்படுகின்றன. அதுவும் அல்லாமல் எந்த ஷரத்துக்கள் இங்கு திருத்தப்படுகின்றனவோ அந்த ஷரத்துக்களின் மூல ஷரத்துக்கள் என்ன என்று கொடுக்கவேண்டுமென்ற சம்பிரதாயம் இருந்தது. நான் நேற்றுத்தான் இதில் அதிக கவனம் செலுத்த அவகாசம் ஏற்பட்டது. நான் என்னைத் தயார் செய்து கொள்வதற்குப் பட்டிருக்கக்கூடிய கஷ்டத்தை இங்கே விவரிக்க விரும்பவில்லை. இம்மாதிரி கஷ்டம் என் போன்ற அங்கத்தினருக்கே இருக்கிறதென்றால், புதிய அங்கத்தினர்களுக்கு எவ்வளவு சிரமமாக இருக்கும் என்று நான் சொல்ல வேண்டியதில்லை. இம்மாதிரி இனியாவது ஏற்படாமல் சர்க்கார் பார்த்துக் கொள்ளவேண்டும். அல்லது இதைப் பிரசுரிக்கக்கூடிய வசதிகளையெல்லாம் சட்டசபை காரியாலயத்திற்கே விட்டு விட்டாலும் கூட சங்கடமில்லாமல் இருக்கும். இனி இம்மாதிரி நிலை ஏற்படாமல் பார்த்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : It is three attached to the Bill.

SRI M. KALYANASUNDARAM : I have not received it.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : I do not know how the mistake arose. As a matter of fact (showing a Bill with the annexure) that has been printed and attached to the Bill.

SRI M. KALYANASUNDARAM : இன்று காலை வந்ததாகக் கேள்விப் படுகிறேன். இன்னும் எனக்கு வரவில்லை.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : The measure was first introduced and passed in the Legislative Council and it has been transmitted by the Council to this House. Therefore I think only the Bill as passed by the Council has been circulated to the Assembly with amendments, if any.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : We have directed that when Bills are circulated in the Assembly for being discussed, the same bills with the annexures should be circulated also to the Council after the Bills are passed by the Assembly, so that the Members in the Council might know the changes made by the Assembly. In the same manner Bills passed in the Council and transmitted to the Assembly for consideration should be accompanied by annexures and the changes made by the Council in the Bill so that the hon. Members in the Assembly may be in a position to understand the amendments made by the Council.

SRI M. KALYANASUNDARAM : I am not raising any objections, Sir. I am only making a submission for future action.

MR. SPEAKER : I think, it will be noted.

1st November 1957]

THE HON. SRI V. RAMIAH : Sir, I beg to move—

“ That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1957 (L.C. Bill No. 3 of 1957^a) as passed by the Legislative Council be taken into consideration.”

Sir, this Bill relates to the constitution of Regional Transport Authority and State Transport Authority and seeks to replace Madras Ordinance No. 2 of 1957.

As hon. Members are aware the State Transport Authority and Regional Transport Authority in this State were originally constituted with officials and non-officials. Government experienced a number of difficulties. Some decisions of these bodies also were challenged in the High Court. It was therefore felt that it would be better to have a single officer in these posts who could approach the cases before them with a judicial frame of mind. The Motor Vehicles Act was accordingly amended and these bodies were constituted with reference to that. This has been working satisfactorily. But the Central Government in their Act No. 100 of 1956 amended the section providing for the constitution of these bodies with more than one member. In view of the past experience, Government decided to continue the existing system. As there was not sufficient time to introduce a Bill to this effect in the last sessions of this House, an ordinance was issued maintaining the existing system. These bodies have since been constituted accordingly.

MR. SPEAKER : Motion moved—

“ That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1957 (L.C. Bill No. 3 of 1957) as passed by the Legislative Council be taken into consideration.”

There is an amendment given notice of by the hon. Members, Sri Kothandaraman and Sri Sattanatha Karayalar. The amendment may be moved now.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : மோட்டார் வண்டி திருத்த மசோதாவை பொறுத்துக் கமிட்டிக்கு விடவேண்டுமென்ற என்னுடைய பிரேரேபணையை பிரேரேபிக்கிறேன்.

The amendment was duly seconded.

MR. SPEAKER : The motion is that—

“ That the Motor Vehicle (Madras Amendment) Bill, 1957 (L.C. Bill No. 3 of 1957) as passed by the Legislative Council be referred to a Select Committee.”

The Bill and the amendment are before the House for discussion.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : இப்பொழுது நமக்கு முன்னால் இருக்கக்கூடிய இந்த மோட்டார் வண்டிகள் திருத்த மசோதாவை எதிர்த்துப் பேச விரும்புகிறேன். அதை பொறுத்துக் கமிட்டிக்கு விட வேண்டுமென்று தெர்வித்துக்கொள்ளுகிறேன். அது விஷயமாக என்னுடைய அபிப்பிராயத்தைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

[Sri V. K. Kothandaraman]

[1st November 1957]

சென்ற ஆண்டிலே மத்திய சர்க்காரிலே இயற்றப்பட்ட இந்தச் சட்டம் ஒரு வருஷத்திற்குப் பிறகு இப்போது எந்த ரூபத்தில் எந்த அளவுக்கு கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது என்பதைப் பார்க்கும்பொழுது, ஆர். டி. ஏ. எஸ். டி. ஏ. என்று ஏற்கெனவே மோட்டார் வாகனதிகளுக்காக இருந்த போர்களுக்குப் பதிலாக, நம் ராஜ்யத்தில் மட்டும் ஒரு தனிப்பட்ட ஒரே அதிகாரியை வைத்து அந்த அதிகாரியின் மூலமாக இதை நிர்வகிக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையிலே இந்த மசோதா நம் முன்னிலை நிறைவேற்றுவதற்காகக் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. மத்திய சர்க்கார் நிறைவேற்றியிருக்கிற சட்டத்தில் ஒரு தனிப்பட்ட அதிகாரியைக் கொண்டு இதை நிர்வகிக்கக்கூடாது, ஒரு போர்டு இருக்கவேண்டுமென்று சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. ஒரு அதிகாரி, அதிகாரப் பற்று அற்றவர்கள் இது போன்று மூன்று பேர்களுக்கு மேற்கொண்ட ஒரு போர்டை நியமித்து இதை நிர்வகிக்க வேண்டுமென்ற தன்மையிலே அவர்கள் இந்தச் சட்டத்தை இயற்றியிருக்கிறார்கள். எல்லா ராஜ்யத்திலும் இதே போன்று ஒரு அதிகாரியைக் கொண்டு இது நிர்வகிக்கப்படவில்லை. அதற்குப் பதிலாக அந்தந்த ஜில்லாவில் இருக்கக்கூடிய கலெக்டர், ஹைவேஸ் என்ஜினீயர், மற்ற எம். எல். ஏ.-க்களாகிய அதிகாரபூர்வமற்றவர்கள் ஆகியவர்கள் கொண்ட ஒரு போர்டை நியமித்து இந்தச் சட்டம் அமுல் நடத்தப்படுகிறது. அப்படி இருக்கும்பொழுது நமது ராஜ்யத்தில் மட்டும் ஒரு அதிகாரியைக் கொண்டு இதை அமுல் நடத்தவேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு இப்பொழுது இந்த மசோதா கொண்டு வந்திருப்பதைப் பார்த்தால், என்ன காரணத்திற்காக வேண்டி இப்படி செய்யப்படுகிறது என்பதைச் சற்று யோசிக்கவேண்டிய நிலைமையில் இருக்கிறோம். இன்றைக்கு இருக்கும் இந்த போர்களில் அதிகாரப்பற்று அற்றவர்கள் இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், யாருக்கு ஈடு கொடுக்கவேண்டும், யாருக்கு பெர்மிட் கொடுக்கவேண்டும் என்பதை இன்றைக்கு நல்ல முறையில் யோசிக்கக்கூடிய அளவுக்கு, குறைந்த பட்ச ஜனநாயகத்தை நிலைநாட்டுக்கூடிய அளவுக்கு நாம் முன்னுக்கு வந்திருப்பதாகக் கருதலாம். ஆனால் இன்றைக்கு ஜில்லா கலெக்டர் மூலமாக இதையெல்லாம் நடத்தவேண்டும் என்ற ஒரு மசோதாவை நம் முன் வைத்திருப்பதைப் பார்க்கும்போது, இன்றைக்குச் சர்க்கார் தங்கள் அதிகாரத்தைக் கொண்டு அந்த ஜில்லா கலெக்டர் மூலமாக தங்கள் செல்வாக்கை உபயோகப்படுத்தி தங்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்கு ஈடுகளையும் பெர்மிட்களையும் வாங்கிக்கொடுப்பதற்கு வேண்டித்தான், அந்த நோக்கத்துடன் தான் இந்த மசோதா கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது என்று நாம் நினைக்கவேண்டியிருக்கிறது. இன்றைக்கு ஒரு வருஷத்திற்குப் பிறகு கூட இம்மாதிரி ஒரு மசோதா கொண்டு வரப்பட்டிருப்பது மிகவும் வருந்தக்கூடிய விஷயம். அது மட்டும் அல்ல. இந்த ராஜ்யத்தில் மட்டும் ஏன் ஜில்லா கலெக்டர்களைக் கொண்டு இதை அமுல் நடத்தவேண்டுமென்று நினைக்கவேண்டுமென்பதற்குத் தகுந்த விளக்கம் கொடுக்கவேண்ட வேண்டும். மற்ற ராஜ்யத்தில் இருக்கும் முறையை விட்டு விட்டு இந்த ராஜ்யத்தில் மட்டும் ஏன் ஒரு தனி முறையை கையாளவேண்டுமென்று மத்திய சர்க்கார் கேட்டார்களா? அப்படிக் கேட்டிருந்தாலும், நமது சர்க்கார் இது போன்ற கலெக்டர்களைக் கொண்டே நமது ராஜ்யத்தில் அமுல் நடத்தவேண்டுமென்று அவர்களிடம் வற்புறுத்தி அனுமதி கேட்டார்களா என்பதை நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் அறிய விரும்புகிறேன்.

இதே போன்று தான், நமது சர்க்காரில் சென்ற ஆண்டில் இந்த ராஜ்யத்திலே ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் 25 சத விதிகம் பஸ் ஈட்டுகளை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று ஒரு ஜி.ஓ. பிறப்பிக்கப்பட்டது. ஒரு வருஷத்திற்குப் பிறகு கூட இது வரையில் எந்த ஜில்லாவிலும் பஸ் ஈட்களை அதிகப்படுத்தியதாகத் தெரியவில்லை. அதற்கு என்ன காரணம் என்பதையும் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திற்கு பணமில்லை என்று சொல்லக்கூடிய சர்க்கார் பஸ் ஈட்களை அதிகப்படுத்துவதன் மூலம் கண்டிப்பாக ஒரு கோடி ரூபாய்க்குமேல் வருமானம் பெற முடியும். ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் பஸ் ஈட்களை அதிகப்படுத்தாததன் காரணத்தினால் ஜனங்கள் பேர்க்குவரத்திற்கு போதுமான அளவில் பஸ் இல்லாமல் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். குறிப்பாக

1st November 1957]

[Sri V. K. Kothandaraman]

வட ஆற்காடு ஜில்லாவில் போதுமான ரயில்வே போக்குவரத்து வசதியில்லை. அப்பேர்ப்பட்ட ஒரு ஜில்லாவிலே போதுமான பஸ் ஸ்டாண்டுகள் கொடுக்கப்படவில்லை. இந்த ஜில்லாவில் இருக்கக்கூடிய நகர சபைகள் இது பற்றி பல வருஷங்களாக தீர்மானங்கள் நிறைவேற்றி அனுப்பியிருக்கின்றன. போக்குவரத்து வசதி சம்பந்தமாக மக்களின் குறைகளை நீக்கவேண்டுமென்று அவர்கள் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அப்படியிருந்தும் கூட இது வரையில் இந்தக் குறைகள் கவனிக்கப்படவில்லை. அதிலும் குறிப்பாக எங்கள் ஜில்லாவிலே பகல் நேரத்திலே ஒன்றிரண்டு ரயில் வண்டிகள் தான் ஓடுகின்றன. மதராஸ், பெங்களூர் போவதற்கு பகல் நேரத்தில் ஓரிரண்டு டிரெயின்கள் தான் இருக்கிறது. மற்ற டிரெயின்களெல்லாம் இரவு நேரத்தில் தான் ஓடுகின்றன. இம்மாதிரியான பிரதேசத்திலே 25 சத விதம் மட்டுமல்ல, இன்னும் அதற்கு மேலே கூட அதிகப்படியான பஸ் ஸ்டாண்டுகள் கொடுத்தாகவேண்டும். இதை சர்க்கார் உணர்ந்து நடைமுறையில் கொண்டு வருவார்களா என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிந்துகொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். 25 சத விதம் பஸ் ஸ்டாண்டுகளை அதிகப்படுத்தவேண்டுமென்று ஒரு வருஷத்திற்கு முன்னால் சர்க்கார் உத்திரவு பிறப்பித்திருந்தும் கூட இது வரையில் அதை நடைமுறையில் கொண்டு வராததன் காரணம் என்ன? பஸ் முதலாளிகளின் ஆதிக்கம் தான் இந்த சர்க்காரிலே நடைபெறுகிறதா என்று நினைக்கவேண்டிய நிலைமையிலே இருக்கிறோம். மோட்டார் முதலாளிகளுக்கு விட்டுக்கொடுக்கக்கூடிய நிலைமையில் தான் அவர்களுக்குச் சாதகமாக ஒரு வேளை இப்படிச் செய்து வருகிறார்களோ என்று அறிகிறோம். அது மட்டுமில்லை. பல இடங்களில் ஏகபோகமாக பஸ் ஸ்டாண்டுகள் ஒரே முதலாளியிடம் பல காலமாக இருந்துகொண்டிருக்கிறது. இதனால் அவர்கள் தாங்கள் எப்படி வேண்டுமானாலும் நடந்து கொள்ளலாம் என்கிற மனப்பான்மையில் பல காரியங்களைச் செய்து வருகிறார்கள். பொது ஜனங்களுக்குப் பல தொல்லைகள் உண்டாக்கி வருகிறார்கள். ஆகவே தான் குடியாத்தம் நகர சபை, ஆம்பூர் நகரசபை, இன்னும் அநேக பஞ்சாயத்து போர்டுகள் எல்லாம் ஏகபோகமாக ஒரு பஸ் முதலாளியிடத்தில் பஸ் ஸ்டாண்டுகள் கொடுக்கப்படக்கூடாது எனத் தீர்மானம் போட்டிருக்கிறார்கள். அப்படியிருந்தும் இன்று வரை மக்கள் பிரச்சனை, குறை இவற்றை நீக்கும் வகையில் சர்க்கார் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவில்லை என்பதைப் பார்க்கிறோம்.

இன்றைய தினம் என்னுடைய அபிப்பிராயம் என்னவென்றால் உடனடியாக 20 சத விதம் பஸ்கள் அதிகப்படுத்தப்பட வேண்டும். மேலும் ஒரு வருஷத்திற்கு முன்னால் பஸ் ஸ்டாண்டுகளை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று பல அதிகாரிகள், ஆர்.டி.ஓ.-க்கள், கலெக்டர்கள் இவர்கள் எல்லோருமாகச் சேர்ந்து இருந்த நேரத்தில் முடிவு செய்யப்பட்டிருந்தும் இன்று வரை அதை அமுல் செய்யவில்லை. அதோடு சில தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகளுக்குச் சாதகமாக ஆர்.டி.ஓ.-க்கள் சில இடங்களில் நடந்து கொள்ளவில்லை என்பதற்காக, பஸ் முதலாளிகளால் தூண்டப்பட்டு, மந்திரிகளிடத்தில் சிலர் அணுகி, அவர்களை அங்கிருந்தே மாற்றியிருக்கிறார்கள் என்பதாகவும் கேள்விப்படுகிறேன். அதையும் விளக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு ஒரு சீட்டுக்கு 30 ரூபாய் டாக்ஸ் வசூல் செய்யப்படுகிறது. 160 மைல்களுக்கு மேல் ஓடுகின்ற பஸ்ஸுக்கும் அது தான் வரி. குறைவாக ஓடுகின்ற பஸ்ஸுக்கும் அதுதான் வரி. ஆனால் நீண்ட தூரம் போகின்ற பஸ்களுக்கு நல்ல லாபம் கிடைக்கிறது. சிறிய தூரம் போகும் பஸ்களை உடைய மோட்டார் முதலாளிகள் பாதிக்கப்படுகிற அளவுக்கு நிலைமை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே நம்முடைய சர்க்கார் தங்கள் வருமானத்தை அதிகப்படுத்திக் கொள்ளுகின்ற நிலைமையில் அதிக தூரம் அதாவது 160 மைல்களுக்கு மேல் போக்கூடிய பஸ்களுக்கு சீட்டுக்கு 30 ரூபாய் டாக்ஸ் என்று இருப்பதை 50 ரூபாயாக உயர்த்தி விடலாம் என்கிற யோசனையைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். காலன் மூன்று ரூபாய் வீதம் முன்பு அவர்கள் பெட்ரோல் வாங்கி இருக்கலாம். இப்போது ஒரு ரூபாய் அளவில் தான் டீசல் ஆயில் பெரும்பாலான

[Sri V. K. Kothandaraman]

[1st November 1957]

பஸ் முதலாளிகள் உபயோகப்படுத்துகிறார்கள். ஆகவே இந்த நிலைமையில் அவர்களுக்கு லாபமும் அதிகமாக வருகிறது. ஆகவே வரியை நீண்ட தூரம் போகக் கூடிய பஸ்களுக்கு 50 ரூபாயாகச் செய்யலாம் எனத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று குறைந்த பட்சம் 5 அணு வசூல் செய்ய வேண்டுமென்று சட்டத்திலேயே இருக்கிறது. ஆனால் அதிக தூரம் போகக்கூடிய பஸ் முதலாளிகள் இரண்டணு, மூன்றணு என ஜனங்களின் சௌகரியத்தை உத்தேசித்து அவர்களாகவே வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே சர்க்கார் மினிமம் மூன்று மைல்களுக்குக் குறைந்த கட்டணம் இரண்டணுவாக இவர்களை நிர்ணயம் செய்து விடலாம் என்பதாக இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதே போன்று பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் பூக்கிங் ஆபீஸ் இல்லாத ஒரு காரணத்தால் ஜனங்களுக்கு அதிகக் கஷ்டம் உண்டாகிக் கொண்டிருக்கிறது. வட ஆற்காடு ஜில்லா, இன்னும் இதர இடங்களில் பார்க்கிறோம். குறிப்பாக குடியாத்தம், மெட்ராஸ் பஸ் வந்தது என்றால் முதலில் மெட்ராஸ் டிக்கெட்தான் கொடுக்கிறார்கள். இடையில் உல்ல ஊருக்குப் போக வேண்டுமென்றால் செல்வாக்கு உள்ளவர்களுக்கு, அதிகாரம் பெற்றவர்களுக்குத்தான் டிக்கெட் கிடைக்கும், இந்த அளவு நிலைமை மோசமாக இருக்கிறது. ஆகவே ஒவ்வொரு பஸ் ஸ்டாண்டிலும் பூக்கிங் ஆபீஸ்களை ஏற்படுத்தி, அவ்வப்போது வருகிற ஜனங்கள் எந்த எந்த ஊருக்குப் போகிறார்களோ அவர்களுக்கு உடனடியாக டிக்கெட் வழங்கும்படியாகச் செய்து விட வேண்டும். இது ஜனங்களுக்கு ரொம்ப வசதியாக இருக்குமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

* SRI V. SANKARAN : How is this relevant to an amending Bill which relates to the constitution of Transport Authorities?

MR. SPEAKER : Let us hear the hon. Member. He may conclude by saying that all these difficulties can be avoided by constituting the Transport Authorities in such and such a manner.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : அதேபோல டைமிங் லிஸ்டு ஒவ்வொரு பஸ் ஸ்டாண்டிலும் போட வேண்டும். ஏனென்று கேட்டால் எட்டு ட்ரிப் போக வேண்டுமென்று இருந்தால் பஸ் முதலாளிகள் திருட்டுத்தனமாக பத்து ட்ரிப், 12 ட்ரிப் என்று போகக்கூடிய அளவுக்கு நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே டைம் லிஸ்டு போடச் செய்ய வேண்டும்.

அதேமாதிரி முன்பு 30, 35, 40 பேர்கள் பிரயாணம் செய்யக் கூடிய பஸ்கள் தான் அதிகம். அதில் ஒரு கண்டெக்டர் இருப்பார். இப்போது 50, 60, 70 பேர்கள் பிரயாணம் செய்யக்கூடிய பஸ்கள் அதிகமாகப் போகின்றன. இவற்றிலும் ஒரே ஒரு கண்டெக்டர்தான் இருக்கிறார். இதனால் அநேக குழப்பம், தகராறு எல்லாம் ஏற்படுகிறது. டிக்கெட் கொடுப்பதிலும் காலதாமதம். ஆகவே 40 பேர்களுக்கு அதிகமாகப் பிரயாணம் செய்யக்கூடிய பஸ்களுக்கு இரண்டு கண்டெக்டர்களை அவசியம் போடும் படியாக ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

லாரிகளைப் பற்றி ஒரு விஷயம். தினந்தோறும் விபத்துகளினால் இறந்து போகிறவர்கள் பெரும்பாலும் லாரியினால் தான் கொல்லப்படுகிறார்கள். காரணம் என்னவென்றால் இரவு நேரங்களில் தான் அதிகமான லாரிகள் போகின்றன. அவர்களுடைய பிரயாணத்தைக் கட்டுப்படுத்த முடியவில்லை. நான் அறிந்த வரையில் இதர ராஜ்யங்களில் இரவு ஒரு குறிப்பிட்ட மணிக்கு மேல் லாரிகள் போக்குவரத்து இருக்கக்கூடாது என்பதாகத் தடை செய்திருக்கிறார்கள் என்று அறிகிறேன். அதுபோல் இங்கும் 12 மணிக்கு மேல் லாரிகள் பிரயாணம் செய்வதைத் தடுக்க வேண்டும். மேலும் முக்கியமான நகரங்களின் வழியாகப் போகும்போது அங்கே நின்றுபோக ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1st November 1957]

[Sri V. K. Kothandaraman]

(Deputy Speaker in the Chair) இப்படிச் செய்வதால் விபத்துக்களை தவிர்க்கலாம். லாரிகளினால் இறந்து போகிறவர்களைக் காப்பாற்றலாம்.

அடுத்தப்பட்டியாக ஒரு விஷயம். பளாக் டெவலப்மெண்டு ஏரியாக களில் பஸ் ஈட்டுகளை ஏற்படுத்த வேண்டும். குறிப்பாக குடியாத்தம் கீழ்வைத்தினம்குளத்தில் பளாக் டெவலப்மெண்டு ஆபீஸ் இருக்கிறது. சுற்று வட்டாரத்தில் ஐந்து மைல், பத்து மைல் தூரத்திலுள்ள கிராமங்களில் இருந்து அங்கே போவது என்றால் சிரமமாக இருக்கிறது. இப்படி ஒவ்வொரு கிராமங்களிலும் இருக்கும். ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும், ஒவ்வொரு தாலுக் காவிலும் இருக்கும். இதை ஒப்புக்கொள்கிறேன். அதிலும் குறிப்பாக ரயில் கட்டணம் இப்போது அதிகமாக்கப்பட்டுவிட்டது. சென்ற செப்டம்பர் மாதம் 11-ந்தேதியில் இருந்து ரயில் கட்டணம் ரூபாய்க்கு 1½ அணு உயர்வான பிறகு பல்களுக்கு கூட்டம் அதிகமாகப் போய்விட்டது. ஏராளமான பேர்கள் காத்துக்கொண்டு நிற்கிறார்கள். ஆகவே பல்களின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்த வேண்டும், மினிமம் சார்ஜ் வைக்க வேண்டும். பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் பூக்கிங் ஆபீஸ், டைமிங் லிஸ்ட் இவைகளை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்பதான சில கருத்துக்களைச் சொல்லி இவற்றையெல்லாம் சர்க்கார் செய்யாத காரணம் ஒன்று, அதோடு இவற்றையெல்லாம் நிர்வகிக்க ஜனநாயக முறையில் ஏற்பாடு செய்யாத தனிப்பட்ட அதிகாரியிடத்தில் இவ்வதிகாரங்களை ஒப்படைக்க சர்க்கார் திருத்த மசோதா கொண்டுவந்திருப்பதனால் இதை நான் எதிர்க்கின்றேன்.

தனிப்பட்ட அதிகாரிகளிடம் இதை ஒப்படைக்கும்போது அவர்கள் செல்வாக்குள்ள மனிதர்களுக்கு, பஸ் முதலாளிகளுக்கு உள்ளாகப்போகும் நிலைமை உண்டாகிவிடும். மற்ற ராஜ்யங்களில் இத்தகைய நிலைமை இல்லை. மத்திய சர்க்காரில் எப்படி முடிவு எடுத்திருக்கிறார்களோ அதே போன்று நம் ராஜ்யத்திலும், ஜில்லா அதிகாரிகள் எம்.எல்.ஏ. போன்றவர்கள், பஸ் முதலாளிகளைச் சேர்ந்தவர்கள், இப்படி பலர் அடங்கிய குழுவை ஏற்படுத்தி ஜனநாயக முறையில் பஸ் போக்குவரத்து நல்ல முறையில் சீராக நடப்பதற்கு வசதி செய்யவேண்டும். அதைச் செய்ய வேண்டும் என்பதற்காக என்னுடைய பிரேரணையை வற்புறுத்தி வார்த்தையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : உதவி சபாநாயகர் 10-40

அவர்களே, இந்தத் திருத்த மசோதா சர்க்கார் கொண்டு வருவதற்கு குறிப்பிட்டு இருக்கிற காரணங்களில் முக்கியமாக State Transport Authority ஒரு ஆபீசராக இருப்பது நல்லது என்றும் அப்படி இருப்பது மிகவும் திருப்திகரமாக இருக்கிறதென்றும் குறிப்பிட்டு இருக்கிறது. மத்திய பார்லிமெண்டிலே திருத்தம் கொண்டு வரப்பட்ட அடிப்படையில்தான் இந்த திருத்தம் இந்த State Transport Authority கொடுத்த தீர்மானங்களிலே பல வழக்குகள் தொடரப்பட்டன. இந்த வழக்குகளில் State Transport Officer எடுத்த முடிவுகள் தவறு என்று கோர்ட்டு முடிவுக்கு வந்தது. ஆதலால் Judicial Officer இருக்க வேண்டுமென்று கருதி முக்கியமாக இந்தத் திருத்தம் மத்திய சர்க்கார் கொண்டு வந்தது. 1939-வது வருஷத்தில் சென்ட்ரல் ஆக்டில் 156 ஷரத்தில் திருத்தம் கொண்டு வரப்பட்டது. அதன் அடிப்படையில் நமது சர்க்கார் இந்தத் திருத்தத்தை கொண்டுவந்துள்ளது. மத்திய சர்க்கார் சில அதிகாரிகள் என்று குறிப்பிட்டதை ஒரு அதிகாரி என்று மாற்றியுள்ளது.

இது உண்மையிலே துர் அதிர்ஷ்டவசமான விஷயம். சாதாரணமாக எல்லோராலும் ஒப்புக்கொள்ளப்படும் விஷயம். ஒரு தனி நபர் எடுக்கக் கூடிய தீர்மானத்திற்கும் இரண்டுக்கும் அதிகமான பேர்கள் கூடி எடுக்கும் முடிவுக்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது. இரண்டு மூன்று பேராகக் கூடி ஆராய்ந்து செய்யக்கூடிய முடிவு இந்த விஷயத்தில் அவசியம் தேவையாக இருக்கிறது. அப்படிச் செய்த முடிவு நன்றாக இருக்கும் என்பதில் சந்தேகமில்லை. அப்படி இருக்க இதை ஒரு தனி நபருக்குக் கொடுப்பது அவர்கள் எவ்வளவு நல்ல உத்தியோகஸ்தர்களுக்காக இருப்பினும் அது

[Sri K. Sattanatha Karayalar] [1st November 1957]

சரியாக இல்லை என்றுதான் தோன்றுகிறது. அதற்கு பதிலாக ஒரு சில உத்தியோகஸ்தர் அல்லாதவர்களையும் சேர்ந்து நடத்த ஏற்பாடு செய்யலாம். அந்த உத்தியோகஸ்தர்களுக்கு ஆலோசனை கூறக்கூடிய முறையிலே ஒரு ஆலோசனை குழு ஏற்படுத்தலாம். ஏனெனில் சாதாரணமாக ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டுக்கு பர்மிட் கொடுக்கும்போது பல விஷயங்களைக் குறித்து யோசிக்க வேண்டியவரும். முதலில் அங்குள்ள யதார்த்த நிலைமையைத் தெரிந்துகொள்ளவேண்டியிருக்கிறது. ஒரு முக்கிய பஸ்ஸ்டாண்டுக்கும் போது எப்படி பணம் உண்டாக்குவது என்ற நோக்கத்தோடு கேட்கலாம். அதே சமயம் பக்கத்திலே இருக்கக்கூடிய கிராமங்களையும் பஞ்சாயத்துகளையும் பிணைத்து ஒரு பஸ் விடுவதற்கு ஸ்டாண்டுப்பது பொது மக்களுக்கு நன்மை பயப்பதாகலாம். அதோடு எந்த சர்வீஸுக்கு கொடுத்தால் அவர்கள் நன்றாக நடத்துவார்கள் என்ற முடிவுக்கு வர பஸ் உடமையாளர்களையும் Transport வேலை செய்யக் கூடிய தொழிலாளர் பிரதிநிதிகளையும், சட்டசபை பிரதிநிதிகளையும் கொண்ட ஒரு குழு அமைப்பது நன்மையாகும். அந்தக் குழு சட்டத்திற்கு முாண்பட்ட யோசனையைக் கொடுத்தால் அதை சுட்டிக்காட்டிக் உத்தியோகஸ்தர்கள் முடிவு எடுக்கலாம். மற்ற காரியங்களிலே ஆலோசனை குழுவின் சிபார்சை உத்தியோகஸ்தர் ஒத்துக் கொள்ளவேண்டும்.

தமிழ் நாட்டில் பஸ் போக்குவரத்து ஒரு முக்கியமான தொழிலாக இருக்கிறது. பலரும் இந்த தொழிலிலே ஈடுபட்டு இருக்கிறார்கள். சிலர் தொழில் நல்ல முறையில் நடத்த முடியாமலும் பொது மக்களுக்கு வேண்டிய சௌகரியம் செய்ய முடியாத நிலைமையிலும் இருக்கிறார்கள். வேறு சிலர் பல நூற்றுக்கணக்கான பஸ்களை சொந்தமாக வைத்துக் கொண்டு மிகப் பெரிய fleet owner ஆக இருக்கிறார்கள். இது இரண்டும் இல்லாத நிலைமையில் பொதுமக்கள் எல்லோருக்கும் சௌகரியம் செய்யக்கூடிய முறையில் அமைவ வேண்டுமானாலும் தனி உத்தியோகஸ்தரிடம் இந்த அதிகாரத்தைக் கொடுப்பது சரியல்ல. அதற்குப் பதிலாக ஒரு கூட்பாக சேர்ந்து ஆலோசனை செய்யக் கூடிய முறையிலே கமிட்டியாக அமைத்தால் மிகவும் நலமாக இருக்கும். பல பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் நீண்ட தூரம் போகக்கூடிய பஸ் ஸ்டாண்டுகளிலே public comfort station இல்லை. ஆங்காங்கே மக்களுக்கு சௌகரியம் செய்யக் கூடிய முறையில்—கக்கூல்கள் போன்ற வசதிகள் செய்யவேண்டியது அவசியம். ஆகவே public comfort station ஆங்காங்கே வைத்துக் கொடுக்க பஸ் உடமையாளர்களை பொறுப்பிக்க வேண்டும்.

நீண்ட தூரம் பிரயாணம் செய்யக்கூடிய மார்க்கத்தில் Express பஸ்கள் மிக அவசியமாக ஏற்படுத்த வேண்டும். உதாரணமாக இப்போது குற்றாலத்திலிருந்து திருநெல்வேலிக்கு ஒரு Express பஸ் ஓடுகிறது. அந்தப் பிரயாணத்தை 1 மணி 15 நிமிஷத்தில் முடிக்கிறது. இது செங்கோட்டை-குற்றாலம் மார்க்கம் போவது இன்னும் நல்லது. திருநெல்வேலியிலிருந்து திருச்செந்தூருக்குப் போவதற்கு 1 மணி 15 நிமிஷ நேரத்தில் போக முடிகிறது. அதே பிரயாணத்தை ரயிலின் மூலமாக செய்தால் திருநெல்வேலியிலிருந்து திருச்செந்தூருக்கு போவதற்கு காலையில் புறப்பட்டு மாலையில் போய் சேரும்படி இருக்கும். ஆகவே 40 மைலுக்கு அதிகமாக உள்ள ஒவ்வொரு பஸ் ஸ்டாண்டுக்கும் Express பஸ்கள் விடுவதற்கு ஆன ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டும். Express பஸ்களில் பல வசதிகளும் செய்யலாம். அவைகளிலே ரேடியோக்களை பொருத்த வேண்டும். Cool drink-குகள் கொடுப்பது போன்ற வசதிகள் செய்து கொடுக்கலாம். கேரளாவில் சில பஸ்களில் இவ்வித வசதிகள் செய்திருக்கிறார்கள். அந்த பஸ்களிலே எல்லா பத்திரிகைகளும் இடவேண்டும். சாதாரணமாக கிராமங்களில் உள்ள மக்களுக்கு பத்திரிகைகள் செல்வதில்லை. இன்னும் சிறிய குக்கிராமமாக இருந்தால் ஒன்றும் கிடைப்பதில்லை. அங்கு மிகக் குறைந்த எண்ணிக்கை பத்திரிகைகள் தான் தேவைப்படுகிறது. ஒரு ஏஜென்டுக்கு 5 பேபரை வரத்துவது கஷ்டமாக இருக்கிறது. அதனால் பத்திரிகை கிராமங்களுக்கு போவதில்லை. ஆதலால் பார்சல்களில் குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கை பத்திரிகைகள் இலவசமாக கொண்டு போவதற்கு பஸ்களிலே

1st November 1957] [Sri K. Sattanatha Karayalar]

அனுமதிக்கப்பட வேண்டும். அப்படிப் போனால் பல கிராமங்களுல் பத்திரிகைகள் கிடைக்க முடியும். என் ஊருக்கு வரக்கூடிய பத்திரிகைகள் மறு நாளைக்கு தான் பக்கத்திலுள்ள கிராமத்திற்கு போய் செருகிறது. இரண்டு மைல்கள்தான் இருக்கின்றன. அதற்கு பார்சல் செலவு ஆவதால் ஒரு அணு பத்திரிக்கைக்கு 2 அணு கொடுத்து வாங்க வேண்டியிருக்கிறது. கிராமங்களில் உள்ள மக்களுக்கு பத்திரிகை கிடைப்பதற்காக இலவசமாகக் கொண்டு போவதற்கு வசதி செய்துகொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதோடு நான் மீண்டும் சொல்லிக் கொள்வது என்ன வென்றால், ஒரு தனி உத்தியோகஸ்தருக்கு இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் அதா ரிட்டியைக் கொடுக்காமல் ஒரு ஆலோசனைக் குழுவை நியமித்து அவர் களுக்கு ஆலோசனை சொல்வதற்காக மக்கள் பிரதிநிதிகள் கொண்ட ஒரு குழுவையும் நியமிக்க வேண்டும் என்ற இந்தத் திருத்தத்தை அங்கீகரித்துக் கொள்வார் என்று நினைத்துக் கொண்டு இதைப் பிரேரேபிக்கிறேன்.

* Sri T. SAMPATH : பெயூட்டி ஸ்பீக்கர் ஸார், இந்தத் திருத்தப் பிரேரேணையை நான் ஆட்சேபிக்கிறேன். இந்தச் சட்டம் மத்திய சர்க்காரால் கொண்டு வரப்பட்ட சட்டமாகும். அதை அனுதி இப்பொழுது திருத்தம் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. ஏற்கனவே, இந்த ரீஜனல் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டியையும், ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டியையும் ஒரு அபிவிநயம், நான் அபிவிநயம் கொண்ட ஒரு குழுவாக அமைக்கப்பட்டு பெர்மிட் போன்ற விஷயங்களை பரிசீலித்து முடிவு செய்து வந்தார்கள். ஆனால் அது பின்னர் மாற்றியமைக்கப் பட்டு கலெக்டரிடம் அது ஒப்புவிக்கப்பட்டது. இப்பொழுது மத்திய சர்க்கார் கொண்டு வந்திருக்கும் திருத்தத்திலே, ஜாஷியல் எக்ஸ் பீரியன்ஸ், பின் மற்ற இதர நான்-அபிவிநயம் உள்ள ஒரு வரைக்க மிட்டித் தலைவராகவும் மற்ற நான்-அபிவிநயம் அங்கத்தினர்களாகவும் அமைத் தால் தேவலை என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் மாகாணங்கள் அவைகளுக்குத் தகுந்தபடி இந்தக் குழுவை அமைத்துக் கொள்ளலாம் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அமைச்சர் அவர்கள் அறிக்கை யிலே அனுபவ பூர்வமான ரீதியிலே கலெக்டர் இப்பொழுது நல்ல முறையில், இந்த நிர்வாகத்தை நடத்தி வருகிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். இந்தத் திருத்தம் வருவதற்கு முன் கலெக்டரிடந்தான் இந்தத் தனிப்பட்ட அதிகாரம் இருந்து வந்தது. நான்-அபிவிநயத்தைக் கொண்ட அதில் சில சங்கடங்கள் இருக்கின்றன. கன்ம் மெம்பர் கரையாளர் அவர்கள் சொன்னார்கள், மக்கள் பிரதிநிதிகள் இருந்தால் தான் காரியங்களை அங்கு நல்ல முறையில் எடுத்துச் சொல்ல முடியு மென்று. தனிப்பட்ட ஒரு அதிகாரி நிர்வாகம் நடத்துவதுதான் சரி என்று தான் நான் நினைக்கிறேன். ஏனென்றால், பல மெம்பர்கள் இருந்தால் பல கருத்துக்கள் சொல்லப்படும். அபிப்பிராயபேதங்கள் ஏற்படும். அனுபவபூர்வமாகப் பார்ப்போமானால் ஹைக்கோர்ட்டில் இந்தத் தீர்ப்புகளை எதிர்த்து வரும் ரிட் அபிவிநயத்தோன்றான் கூடுதல் ஆகிறது. ஆக, தனிப்பட்ட நபர்களிடம் கொடுப்பதுதான் சரி. கலெக்டர்களை எடுத்துக் கொண்டால் அவர்களுக்கு நீதி அனுபவம் இருக்கிறது. இப்பொழுதுள்ள கலெக்டர்கள் ஐ.ஏ.எஸ். ஆனாலும் சரி, ஐ.பி.எஸ். ஆனாலும் சரி, நல்ல நீதி அனுபவமுள்ளவர்கள் ரீஜனல் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டியின் தீர்ப்பு சரியாக இல்லாவிட்டால் அதன் பேரில் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டிக்கு அப்பீல் கொள்ளலாம். அதற்கு இடம் இருக்கிறது. ஆகவே, அவர்கள் அனுபவம் உள்ளவர்களாகத்தான் இருக்கிறார்கள். அதற்கு மேலும் தீர்ப்பு சரியில்லை என்றால் ஹைக் கோர்ட்டில் ரிட் கொடுக்க சட்டத்தில் இடமிருக்கிறது. அந்த முறையில் வேண்டுமானால் ரிட் கொடுக்கலாம். ஆகவே, அமைச்சர் அவர்களே அனுபவ ரீதியாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். தனிப்பட்ட ஒரு அதிகாரி நல்ல முறையில், சிறந்த முறையில் செயலாற்றி வருகிறார்கள் என்று.. ஆகவே அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்த பிரேரேணையை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

[1st November 1957]

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தத் திருத்த மசோதாவை செலக்ட் கமிட்டிக்கு அனுப்ப வேண்டுமென்ற திருத்தப் பிரேரணையை எதிர்ப்பதோடு ஒரு சில காரியங்களை எடுத்துச் சொல்ல விருப்பப்படுகிறேன். நம் மாகாணத்தைப் பொறுத்த மட்டில் இந்த பஸ் போக்கு வரத்தை எடுத்துக்கொள்வோமானால் இந்தியாவிலே வேறு எந்த மாகாணமும் இத்துறையில் நம் மோடு போட்டியிட முடியாத அளவில் மிகச் சிறந்த முறையில் திறம்பட நடத்தி வருகிறோம். அகில இந்திய ரீதியில் பஸ் போக்கு வரத்தை எடுத்துக் கொண்டால், எனக்கு முன் பேசிய கரையாளர் அவர்கள் எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் சர்வீஸ் கேரளாவில் எப்படி நடக்கிறது என்பதைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். கேரள சர்க்கார் நமக்குக் கொடுத்திருக்கும் பஸ்களை கன்னியாகுமரியில் போய்ப் பார்த்தால் தெரியும். நாம் போட்டிருக்கும் பஸ்களும், அவர்கள் அங்கு விட்டிருக்கும் பஸ்களும் பற்றி. நாம் அங்கு போட்டிருக்கும் பஸ்களையும் பார்த்துவிட்டு அவர்கள் போட்டிருக்கும் பஸ்களையும் பார்த்தால், அப்பஸ்கள் எங்கேயோ ஒரு காயலான் கடையிலிருந்து வாங்கிக் கொண்டுவந்த பஸ்களோ என்று சொல்லும்படி இருக்கிறது. அந்த பஸ்கள் நம் பஸ்களின் சக்கரங்களிடுக்குக் கூட சமமாகாது. இதைப் பார்க்கும்போது அங்கு எப்படி பஸ் போக்கு வரத்து நடந்திருக்கும் என்று பார்த்துக்கொள்ளலாம். எல்லா மாகாணங்களை நோக்கியவர்களும், பாரபட்சமல்லாது பார்க்கக் கூடியவர்களும் சென்னை மாகாணத்தில் நாம் எடுத்து நடத்துகிற பஸ் போக்கு வரத்தை, தேசிய போக்கு வரத்து ஸ்தாபனமாக இருக்கட்டும் அல்லது தனிப்பட்ட நபர்கள் நடத்தி வரும் பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ளட்டும். டி. வி. எஸ். பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டால் அவர்கள் ஒழுங்காக நடத்தும் திறமையும், ஒழுங்கான ரீதியும் வேறு எந்த மாகாணத்திலும் இருக்க முடியாது. மற்ற மாகாணங்களிலிருந்து இங்கு வந்து சற்றிப் பார்ப்பவர்களே அதைப் பற்றிச் சொல்லுகிறார்கள். அதை ஒப்புக்கொள்ளவும் செய்கிறார்கள். மைசூரில், பங்க ஹரில் ஒரு பஸ் கிடைப்பதற்குள் நம் உயிரே போய்விடும். இரண்டு மணி நேரம் காத்திருந்த பிற்பாடும் நமக்குக் கிடைக்கும் பஸ் ஏதோ கழிக்கப்பட்ட மரத்தையும், அலுமினியத்தையும் போட்டுச் செய்த பஸ் மாதிரி இருக்கிறது. கண்ணால் கண்டதைத்தான் சொல்லுகிறேன். கதை கேட்டுச் சொல்லவில்லை. நம் மாகாணத்தில் இவ்விவகார மிகத் திறமையாக நடத்தப்பட்டு வருகிறது. அதற்குரிய பாராட்டுகளைக் கொடுத்துத்தான் தீர வேண்டும். எக்ஸ்பிரஸ் சர்வீஸையும் இம்மாகாணத்தில் புகுத்தித் தான் இருக்கிறோம். குறிப்பாக, சென்னையிலிருந்து செஞ்சி, பங்கஹர் போகிற பஸ்களில் வாஷ் பேனிகள் கூட இருக்க வேண்டுமென்று உத்தரவு போடும்போது, இத்தனை சீட்டுகள் இருக்க வேண்டும், இன்னின்ன சௌகரியங்கள் இருக்க வேண்டும் என்றெல்லாம் தனி நபர்கள் நடத்தும் சர்வீஸில்கூட வற்புறுத்தப்படுகிறது. சென்னை மாகாணத்தில் ஒடுகிற பஸ்கள் நல்ல முறையில்தான் மிக நேர்மையோடும், திறமையோடும் ஓடப்பட்டு வருகிறது என்பதை கேரள சர்க்கார் உட்பட, நியாயத்திற்குப் புறம்பாகப் பேசாத பழக்கம் உடையவர்கள் அதை ஒத்துக்கொண்டுதான் தீரவேண்டும். இல்லை, மறுக்க வேண்டுமென்றால் மறுக்கட்டும். அதற்கு நாம் பதில் சொல்ல முடியாது. ஆகவே இந்த பஸ் போக்கு வரத்தை இன்னும் உயர்த்தவேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடுதான் இத்திருத்தச்சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. ஆக்ட் 100 ஆப் 1956, எல்லா மாகாணங்களுக்கும் மத்தியில் இருக்கிற வேறுபாடுகளைக் குறைத்துக்கொள்ள வேண்டும். அகில இந்திய ரீதியில் ஒரு ஒழுங்கான சட்டம் கொண்டுவர வேண்டுமென்ற காரணத்தினால் மத்திய அரசாங்கம் 1956-ம் ஆண்டு இதைக் குறித்து ஒரு அமென்ட்மெண்டு, ஒரு புது பில் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். அதில், 44-வது செக்ஷனில்,

The State Transport Authority or Regional Transport Authority shall consist of a Chairman who has had judicial experience and such other officials and non-officials not being less than two as the State Government may think fit to appoint.

1st November 1957] [Srimathi T. N. Anandanayaki]

என்று கூறியிருக்கிறார்கள். ரீஜனல் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டி, ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டி குறைந்த பட்சம் ஒரு சேர்மெனும், இரண்டு அங்கத்தினர்களுக்கும் குறைவில்லாமல் பெற்றுக்கொள்ளலாம் என்று. மற்ற மாகாணங்கள் எல்லாம் அதை ஏற்றுக்கொண்டார்கள். ஆனால் சென்னை மாகாணம் ஒரு நபரை வைத்து, ரீஜனல் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டி, ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டி, நடத்தி அதில் திருப்தி ஏற்பட்டிருப்பதால் ஒரு மெம்பர் போதும் என்று ஏற்றுக்கொண்டார்கள்.

In the proviso, it is said : Provided further that if the State Government thinks fit, the State Transport Authority or a Regional Transport Authority may consist of a single official only.

அவர்களே சொல்லி இருக்கிறார்கள். ஒரு நபரைக்கொண்டு ரீஜனல் அல்லது ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டியாகவே வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று. அது திருப்தியாய் இருந்தது என்று கடந்த கால அனுபவத்திலிருந்து கண்டு கொண்டதை வைத்துக்கொண்டு போக்கு வரத்து இலாகா அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு மெம்பர் கொண்ட ஒரு போர்டை அமைத்துக்கொள்ளலாம், அது சுலபமாக இருக்கும் என்று சொல்கிறார்கள். அதை வரவேற்கிறேன். ஆனால் மத்திய சட்டத்தின் 44-வது ஷரத்தில் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது, (இ) “The member have Judicial experience” என்று. இவ்விதம் தனிப்பட்ட மெம்பர்களும் இருக்கலாம் என்று திட்டவடமாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இவ்விதம் தனிப்பட்ட மெம்பரை நியமிப்பதில் தவறு ஒன்றும் இல்லை என்றாலும் State Transport Authority அதிகாரத்தை வைத்துக்கொண்டிருக்கும் எல்லா அதிகாரிகளுக்கும் Judicial experience இருக்க வேண்டியது மிகவும் அவசியம். இன்று இதில் நியமிக்கப்படுகிற எல்லா கலெக்டர்களுக்கும் Judicial experience இருக்கும் என்று சொல்ல முடியாது. இவ்விதம் Judicial experience இருப்பவர்களுக்குக் கொடுத்தால் இந்தத் தகராறுகள், அதிகமாகக் கோட்டுகளில் வராது என்று நம்புகிறேன். அவ்விதம் செய்தால் இந்த விதமாக சட்டங்களில் இருக்கும் ஒட்டைகளை அடைக்க முடியும் என்று நம்புகிறேன். இதைக் கனம் போக்கு வரத்து அமைச்சர் அவர்கள் கவனிப்பார்கள் என்று . நம்புகிறேன். அடுத்ததாக State Transport Authority என்று ஒருவரும் State Transport Appellate Tribunal என்று இன்னொரு அதிகாரியும் இருந்தது வருகிறார்கள். இதை நாம் ஒன்றாகக் முடியுமா என்பதை ஆலோசித்துப் பார்க்கவேண்டும். அதாவது Route கள் கொடுப்பதற்காக State Transport Authority-யும் அதற்கு மேல் Trunk Road-ல் 100 மைல்களுக்கு அப்பால் Route-கள் கொடுப்பதற்கும் அப்பீல் ஏற்றுக்கொள்வதற்கும் இன்னொரு Appellate Tribunal யும் நியமிக்கப் பட்டு வருகிறது. இந்த இரண்டு அதிகாரங்களையும் ஒருவருக்கே கொடுத்து சிக்கனத்தைக் கையாளலாம் என்பதுதான் என் யோசனை. இதைக் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் ஆலோசித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இந்தவிதமாக இரண்டு அதிகாரிகள் அவசியமில்லை என்றுதான் நான் கருதுகிறேன். இதனால் ஓரளவுக்கு சிக்கனத்தையும் கையாளலாம் என்று கருதுகிறேன். இதை அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்றுக் கொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன். Transport Authority யாக இருக்கும் மெம்பருக்கு அவசியமாக Judicial experience இருக்க வேண்டுமென்று மத்திய சட்டத்திலும் “The member must have Judicial experience” என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அவ்விதம் இந்த மெம்பர்களுக்கு Judicial experience இருக்குமானால் இதிலுள்ள பல குறைகள் ஏற்படாது என்று நம்புகிறேன். ஆகவே இதை செலக்ட் Select Committee-க்கு விட வேண்டிய அவசியமில்லை என்றுதான் நான் கருதுகிறேன். Select Committee-க்கு விடுவதாயிருந்தால் இன்னும் அதிக கால தாமதம்தான் ஆகும். அடுத்தபடியாக 1957 ஆகண்டு 1-ம் தேதிக்குப் பின்னாலும் 1957 செப்டம்பர் 17-க்கு முன்னும் Delegation of ‘A’ to next page Powers பிரகாரம் அதிகாரம் செய்யப்பட்டு ஏதாவது நடந்திருந்தால்

[Srimathi T. N. Anandanayaki] [1st November 1957]

அவைகளை ஒத்துக்கொள்வதற்கில்லை என்றுள்ளதை மாற்றியமைக்க இம்மசோதாவை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் துரிதமாகக் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். இந்த **Delegation of Powers** சம்பந்தமாகப் பல **Writ** கேஸ்கள் போடப்பட்டிருக்கின்றன. அங்கேயுள்ள **R.T.O.** க்கள் பல **Route** களை **suspend** செய்வதைப்பற்றிப் பல **Writ**கள் கோர்ட்டில் வந்திருக்கின்றன. இம்மாதிரியான சட்டங்கள் காலாகாலத்தில் வந்திருந்தால், இவ்வளவு தொல்லைகள் ஏற்பட்டிருக்காது. இந்த விதமான சட்டங்கள் காலதாமதமாகி வருவதினால் கேஸ் போடுகிற கட்சிக் காரர்களுக்கு எவ்வளவோ கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. இந்தக் கேஸ் போடும் காரியத்தில் என்னைப் பொறுத்தவரையில் வக்கீல்களுக்கு வருமானம் கிடைக்கிறது என்றிருந்தாலும்கூட பொதுமக்களின் பிரதிநிதி என்ற முறையில் இவைகளை எடுத்துச் சொல்லுவது நம் எல்லோருடைய கடமையாகும். எனவே இம்மாதிரி காரியங்களில் **Law Department** துரிதமாக வேலை செய்திருந்தால் இம்மாதிரியுள்ள காலதாமதங்களை சமாளித்து இருக்கலாம். குறிப்பாக இந்த மசோதாவையே இன்று காலை சபை ஆரம்பமாவதற்கு இரண்டு மணி நேரத்திற்கு முன்னால் தான் கொடுத்தார்கள். இவ்விதம் கொடுத்துவிட்டு இதைப் பற்றி எல்லாம் விரிவாகப் பேச வேண்டுமென்றால் வக்கீல்களுக்குக் கூட கஷ்டமாகத்தான் இருக்கும், இவ்விதம் இருக்குமென்றால் சாதாரண அங்கத்தினர்களுக்கு இதில் விரிவாகப் பேச முடியாது. ஆகவே இதில் சட்ட அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்தி இதில் சட்ட இலாகாவும் காரியதரிசிகளும் துரிதமாகவும், விழிப்பாகவும் இருக்கவேண்டும் என்று கூற வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அவ்விதம் செய்வதானால் பொது மக்களுடைய கஷ்டங்கள் ஓரளவுக்கு குறையும் என்று சொல்லிக்கொண்டு சட்டங்களிலே இவ்விதமான ஒட்டைகள் இல்லாத முறையில் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, இதை **Select Committee**க்கு விட வேண்டிய அவசியமில்லை, அதனால் காலதாமதம்தான் ஆகும் என்று கூறி, இந்த அளவிலே அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் மசோதாவை வரவேற்கிறேன்.

SRI P. U. SHUNMUGAM : சட்டமன்றத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வாகன சட்டத்தின் மீது கொண்டுவந்திருக்கும் திருத்தத்தை ஆதரித்துப் பேசுகிறேன். நண்பர் சட்டநாத கரையாளர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் திருத்தத்தின் நோக்கம், சென்னை மாகாணத்தைப் பொறுத்த வரையில் இங்குள்ள பஸ்கள் நல்ல முறையில் ஓடவில்லை என்பது மாத்திரம் அல்ல, மற்ற மாகாணங்களில் போக்கு வரத்தில் காணப்படும் சிறந்த முறைகள் மாதிரி, இங்கு இன்னும் சிறப்பு அடைய வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடுதான் நண்பர் கரையாளர் அவர்கள் இந்தத் திருத்தத்தைக் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். தங்கம் இருந்தால் அதை மெருகு ஊட்டுவதில் குற்றம் இருக்கிறது என்று சொல்ல முடியாது. தனிப்பட்ட அதிகாரிகளின் கையில் அதிகாரத்தை ஒப்படைத்தால் பல கஷ்டங்கள் இருக்கிறது. அதோடு மட்டுமல்ல நீதி மன்றங்களிலும் இம்மாதிரி விஷயங்களில் கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. பொது மக்களுக்கும் இது நல்லது அல்ல என்பதை கனம் அங்கத்தினர் அம்மையார் அவர்கள் நன்றாக விளக்கினார்கள். இவ்வளவு தொல்லைகள் விளைகின்றன என்பதை எல்லோரும் அறிவார்கள். இந்த அதிகாரம் வைத்திருக்கக் கூடியவர்களுக்கு ஜாடிஷியல் அனுபவம்வேண்டும் என்று இந்திய சர்க்காரின் சட்டம் இருந்தும் அது தேவையில்லை என்று சர்க்கார் ஆர்டினன்ஸ்கள் பிறப்பித்திருக்கிறது. இதனால் தனிப்பட்ட அதிகாரிகள் செய்து வருவதைப் பற்றி எல்லாம் நான் பட்ஜெட் கூட்டத்தில் பேசும்போதும் குறிப்பிட்டேன். செப்டம்பர் மாவட்டத்தில் ஒரு பஸ் தகுதியில்லை என்று தள்ளப்பட்டு பெர்மிட் மறுக்கப்பட்டது, ஆனால் அதே பஸ்ஸுக்கு வட ஆர்க்காடு மாவட்டத்தில் பெர்மிட் கொடுக்கப்பட்டது. இதைப் பற்றி நான் பட்ஜெட் கூட்டத்தில் குறிப்பிட்டேன். அவ்விதம் பர்மிட் கொடுத்த கலெக்டர் அவர்களின் நோக்கம் எதுவாயிருந்தாலும் பரவாயில்லை. இவ்விதம் கொடுக்கப்பட்டது என்பதை மாத்திரம் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இதனுடைய

1st November 1957] [Sri P. U. Shunmugam]

மூல காரணம் என்ன என்பதை நான் வெளிப்படையாகச் சொல்லத் தயாராய் இல்லை. இதைப் பற்றி நாம் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இவரிடமிருந்து அதிகாரத்தை மாற்றிக் கொடுக்கலாம். அவர்களுக்கு ஏற்கனவே வேலை பளுவு அதிகமாக இருக்கிறது. இது தவிர ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் “டிஸ்ட்ரிக்ட் டெவலப்மென்ட் கௌன்ஸில்” இருந்து வேலை செய்து வருகிறது. புதிய பஸ் ரூட்டுகள் கொடுக்கும் விஷயத்தில் இந்த டிஸ்ட்ரிக்ட் டெவலப்மென்ட் கௌன்ஸிலுக்கு இந்த அதிகாரத்தைக் கொடுக்கலாம். அவ்விதம் செய்வார்களானால் மக்களுடைய குறைகளைத் தீர்ப்பதற்கு உதவிகரமாக இருக்கும், பொது மக்களுடைய குறைகளை எடுத்துச் சொல்லுவதற்கு வசதி செய்து கொடுப்பதாக இருக்கும் - என்று கூறிக்கொண்டு, இவ்விதம் வசதி செய்து கொடுக்கக் கூடிய ஒரு வாய்ப்பை அளிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு கரையாளர் அவர்கள் சொன்னவந்திருக்கும் இந்தத் திருத்தத்தை ஆதரிக்கிறேன்.

* SRI A. R. SUBBIAH MUDALIAR : “எனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே. கனம் மந்திரி அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் மசோதாவை ஆதரித்து சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இப்போது ஒவ்வொரு பஸ் பெர்மிட்டிற்கும் மனு கொடுக்கும்போது (மார்க்கிங் லிஸ்ட்) Marking System போட்டுத்தான். வேறு காதிகளை கவனித்து அதன்பின் தான் அங்கீகாரம் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. அட்டி இருக்கும்போது அட்வைலிங் கமிட்டி மூலம் நடத்தும்போதும் பல ஊழல்கள் ஏற்படலாம். இங்கே பஸ் முதலாளிகளை ஆதரிக்கின்ற பல பிரதிநிதிகளாக வந்திருக்கிறார்கள். ஆகையால், அவர்கள் எல்லாம் அதில் அங்கத்தினர்களாக இருக்கும்போது, என்ஜைனரே, மற்ற அதிகாரிகளோ, அட்வைசரி கமிட்டியின் வார்த்தையை மீறி நடப்பது கொஞ்சம் கஷ்டமாகிறது. வெறும் அதிகாரிகளை மட்டும் பொறுப்பை வகிக்கும்படிச் செய்து சட்டசபை உறுப்பினர்கள் அதில் தலையிடாதபடி இருந்துவிட்டால் அவர்கள் நீதி வழங்கப் பின் வாங்க மாட்டார்கள். சட்டசபை உறுப்பினர்கள் போன்றவர்கள் இதில் தலையிடுவதால் தான் பல சிக்கல்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆகையால் கனம் மந்திரி அவர்கள் கொண்டுவந்துள்ள திருத்தத்தை நான் மனப்பூர்வமாக ஆதரிக்கிறேன்.

மேலும், இருக்கும் சில இடைஞ்சல்களைப்பற்றிக் கூற விரும்புகிறேன். லாரி செர்விசுக்கு ஜில்லாவாரியாகப் பெர்மிட் கொடுக்கிறார்கள். இதில் கொஞ்சம் கஷ்டம் இருக்கிறது. ராஜ்ய “லெவல்-ல்” கொடுத்தால் சில நன்மைகள் உண்டு. தஞ்சாவூரிலிருந்து மற்றப் பிரதேசங்களுக்கு நெல்லோ அரிசியோ கொண்டுவரும்போது எல்லா லாரிகளும் பெர்மிட் இருந்தால் வாடகை குறைகிறது. இரண்டு, மூன்று, நான்கு ஜில்லாக்களுக்கு பெர்மிட் கொடுக்கப்படுவதால் தஞ்சாவூரிலிருந்து பற்றாக்குறைப் பிரதேசமான திருநெல்வேலிக்கு நெல்லோ அரிசியோ கொண்டுவரும்போது அதற்குக் கூடுதல் வாடகை கேட்கிறார்கள். வாடகை அதிகரித்தால் அரிசியின் விலையும் ஏறுகிறது. ஆகையால், ராஜ்ய “லெவல்”-ல் லாரிகளுக்கு பெர்மிட் கொடுத்தால் அது போக்குவரத்திற்கு செளகரியமாக இருக்கும். இதன் காரணமாக உணவுப்பொருள்கள், போட்டி இல்லாமல் குறைந்த விலைக்குக் கிடைக்கும் வாய்ப்பும் ஏற்படும். ஆகையால் ஸ்டேட் லெவலில் லாரி செர்விசுக்குப் பெர்மிட் கொடுப்பதற்கு ஒரு “ப்ரொவிஷன்” கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், யாத்திரை ஸ்தலங்களுக்கும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் விட்டால் நல்லது. ஜில்லாத் தலைநகரிலிருந்து யாத்திரை ஸ்தலத்திற்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விடலாம். உதாரணமாக திருநெல்வேலியிலிருந்து திருச்செந்தூருக்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் இருக்கிறது. ஆனால் சங்கரன்கோயிலுக்கும் திருநெல்வேலிக்கும் இடையே எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் இல்லை. சங்கரன்கோயில் திருநெல்வேலிக்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விடவேண்டும். ஆகவே இந்த மாதிரியான யாத்திரை ஸ்தலங்களுக்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் விடுவதற்கான நடவடிக்கையை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[1st November 1957]

* **SRI V. SANKARAN :** கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இப்போது சர்க்காரால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கும் இந்தத் திருத்த மசோதாவை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்தத் திருத்த மசோதாவின்படி பெர்மிட்டுகள் கொடுப்பது என்பது ரெவின்யூ அதிகாரிகளிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கிறது. பெர்மிட்டுகள் கொடுப்பது சம்பந்தமான விதிகளுக்கு எல்லாம் உட்பட்டு சரியான முறையில் பெர்மிட்டுகளை அதிகாரிகள் கொடுப்பார்களானால், இந்தப் பொறுப்பை யாரிடம் ஒப்படைப்பதிலும் யாருக்கும் ஆட்சேபணை இருக்காது. இதற்காக ஒரே ஒரு அதிகாரி இருந்தால் தான் இந்தக் காரியம் திறமையாக நடத்தப்படும். பல நபர்கள் இருந்தால், அவரவர்கள் தங்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்குச் சலுகை கேட்கும் நிலைமை ஏற்படும். ஒரே அதிகாரி இருந்தால் நன்றாக இருக்கும், பல அதிகாரிகள் இருந்தால் அபிப்பிராய பேதங்கள் ஏற்படும் காரியங்கள் நன்றாக நடக்காது. என்ன என்ன சளகரியங்கள் வேண்டி இருக்கிறது. அதை எப்படி புர்த்தி செய்துகொடுக்க வேண்டும் என்பதைப் பற்றித்தான் சிக்கல்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆதலால் திருத்த மசோதா அப்படியே இருக்கலாம். ஆனால் ஒரே ஒரு யோசனை சொல்ல விரும்புகிறேன். அந்த அந்த அதிகாரிகளுக்கு ஆலோசனைக் குழுக்கள் என்ன சளகரியங்கள் தேவை என்று எடுத்து சொல்ல அமைக்கவேண்டும். பஸ் பெர்மிட் எடுப்பவர்கள் என்ன என்ன நிபந்தனைகளுக்குப்பட்டு நடக்க வேண்டும் என்று அந்த அந்த அதிகாரிகளுக்கு யோசனைகள் கூறுவதற்கு பொதுமக்கள் ஆலோசனைக் குழுக்கள் ஏற்படுத்தவேண்டும். அதற்கு வகை செய்யவேண்டும். மற்றப்படி இந்தத் திருத்த மசோதாவை அப்படியே ஏற்றுக்கொள்ளலாம்.

இந்த மசோதாவின் மீது பேசிய கனம் அம்மையார் அவர்கள் டி.வி.எஸ். ஸ்தாபனத்தைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். அது எங்கள் ஊர் ஸ்தாபனம் என்பது குறித்து நான் பெருமைப்படுகிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்து சம்பந்தமாக சில குறைகளைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். சமீபத்தில் நான் நெயவேலிச் சுரங்கப் பிரதேசத்திற்குச் சென்று விட்டு, அங்கிருந்து கள்ளக்குரிச்சிக்கு விருத்தாசலம் வழியாகப் போக வேண்டியிருந்தது. சாதாரணமாக “ஹால்ட்” என்றால் 10—15 நிமிஷங்கள் இருக்கும். ஆனால் விருத்தாசலத்தில் ஒன்றேகால் மணி நேரம் காத்திருக்க வேண்டியிருந்தது. அது எனக்கு மிகவும் ஆச்சரியமாக இருந்தது. மதுரையில் அப்படி வழக்கம் இல்லை. மேலும், அங்கே பஸ்வரில் நிறைய ஆட்களை அடைத்தார்கள். மேலும் அங்கே எங்குமே இல்லாத வழக்கத்தைக் கண்டேன். அங்கே அந்த ஊர் சப்-இன்ஸ்பெக்டரை பஸ்வரில் ஏற்றிக்கொள்வதற்காக அவர் வீட்டிற்கு பஸ்ஸைக் கொண்டுபோய் 15 நிமிஷங்கள் காத்திருந்தான். மேலும் அவருக்கு முன் வீட்டில் இடம் கொடுக்கவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். “கண்டிப்பாக முடியாது” என்று நான் சொன்னேன். என்ன நடக்கிறது என்று பார்க்கலாம் என்று இருந்தேன். பிறகு அதிர்ஷ்டவசமாக விவகாரம் முற்றவில்லை.

மேலும், சில பஸ்கள் மிகவும் மோசமான நிலையில் இருப்பதைப் பார்த்துப்போது, ஏதோ உயிருள்ள ஜீவனங்கள் கொடுமைப்படுத்தப்படுவது போல் இருக்கிறது. பல ஓட்டுப்போட்ட பஸ்களும், வீட்டுகள் கிழிந்து மோசமான நிலைமையில் உள்ள பஸ்களும் இருக்கின்றன. அவைகளைப் பார்த்தும்கூட மிகவும் பரிதாபமாக இருக்கிறது. இம்மாதிரி பஸ் போக்குவரத்து சம்பந்தமாக பல கோளாறுகள் இருக்கும்போது, அவைகளை நீக்குவதற்கும், மற்ற சளகரியங்களை செய்துகொடுப்பதற்கும், அவ்வப்போது அந்த அந்த வட்டாரப் பிரமுகர்களின் மூலம் அதிகாரிகளுக்கு யோசனைகள் சொல்லுவதற்கு குழுக்கள் அமைக்க வகை செய்யவேண்டும். இதற்கும் மசோதாவில் வகை செய்யலாம். மற்றப்படி, திருத்த மசோதா குறித்து எனக்கு ஆட்சேபணை ஒன்றும் இல்லை என்று சொல்லிக்கொண்டு என்னுடைய வார்த்தையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

SRI N. R. THIYAGARAJAN : On a point of information, Sir, மத்தியசர்க்காரின் பாவாடையில் ராஜ்ய சர்க்கார் நாடாவாக இருந்தது என்று சிலரால் தெரிவிக்கப்பட்ட கருத்திற்கு மாறாக, நமது ராஜ்ய சர்க்கார்

1st November 1957] [Sri N. R. Thiagarajan]

மத்திய சர்க்காரின் தீர்மானத்திற்கு எதிராக நமது ராஜ்யத்தில் அவசரச் சட்டம் போட்டு, அந்தச் சட்டத்தை உறுதிப்படுத்தும் வகையில் திருத்த மசோதாவைக் கொண்டுவந்திருப்பதற்காக, இந்த அரசாங்கத்தை எல்லோரும் பாராட்டவேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

DEPUTY SPEAKER : This is an opinion and not a point of information

* **SRI A. GOVINDASAMY :** கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இன்றையதினம் இந்த மசோதாவை ஒரு செலக்ட் கமிட்டிக்கு விடவேண்டும் என்ற கருத்தை ஸ்ரீ. சட்டநாத கரையாளர் வலியுறுத்திப் பேசியதை நானும் மீண்டும் வலியுறுத்தி, சில விஷயங்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த இலாகாவைப் பரிபாலிக்கும் கனம் ஸ்ரீ. ராமையா அவர்கள் இந்த இலாகாவின் நிர்வாகத்தை ஏற்றுக்கொண்ட பிறகு பொதுமக்களுக்கு நம்பிக்கையூட்டும் முறையில் இரண்டு காரியங்களைச் செய்திருக்கிறார்கள் என்பதைப் பத்திரிகை வாயிலாகப் படிக்கும்போது சந்தோஷமாக இருந்தது. பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் ஏற்படும் நெருக்கடியை நேரில் பார்த்து அதைத் தவிர்ப்பதற்கான வழிகளைக் கண்டுபிடிப்பதற்காக கனம் ஸ்ரீ. ராமையா அவர்கள் மாறுவேடம் புண்படுத்தி பஸ் ஸ்டாண்டுகளுக்குப்போய் அங்கே நின்று நெருக்கடியைப் பார்த்திருக்கிறார்கள். இதைப் பொதுமக்கள் பாராட்டத் தான் செய்கிறார்கள். கனம் நண்பர் ஸ்ரீ. சங்கரன் அவர்களுக்கு ஏற்பட்ட தொல்லை, கனம் மந்திரி அவர்களுக்குக்கூட, மந்திரியாக ஆவதற்கு முன்பு ஏற்பட்டிருக்கக்கூடும். இப்போதும், கனம் அமைச்சர் அவர்கள் மாறுவேடத்தில் தோன்றியபோது பஸ்ஸில் ஏறவேண்டும் என்று நினைத்திருந்தால் அந்தத் தொல்லை ஏற்பட்டிருக்கும். அவர் மந்திரியான பிறகு வேறொரு காரியத்தையும் செய்திருக்கிறார். ஒரு பஸ் டிரைவர் பஸ்ஸை வெகு வேகமாக ஓட்டினார். அப்போது பின்னால் தமது காரில் சென்று கொண்டிருந்த கனம் அமைச்சர் தமது கார் மிக வேகமாக ஓட்டிச் சொல்லி, அந்த பஸ்ஸைத் துரத்திச்சென்று, வேகமாக பஸ்ஸை ஓட்டிய வரைக் கண்டுபிடித்திருக்கிறார். தமது காரை Special case-ஆகத் திருட்டைப் பிடிக்க முயற்சிக்கும்போது செய்வதுபோல—வெகுவேகமாக ஓட்டிச் சொல்லி பஸ்ஸை அளவிற்கு மீறி வேகமாக ஓட்டியவரை கண்டு பிடித்திருக்கிறார். இவர் அப்படி தம் காரில் வேகமாகப் போனபோது ஏதாவது தொல்லை வந்திருந்தால் நமக்கெல்லாம் அது அதிர்ச்சியை உண்டாக்கியிருக்கும். “Over speed” குற்றத்தைக் கண்டிக்கும் முறையிலும், சட்டவிரோதமாக நடப்பதைக் கண்டிக்கும் முறையிலும், கனம் அமைச்சர் செய்த காரியம் மிகவும் பாராட்டத்தக்கது.

மேலும், எதிர்க் கட்சியிலிருந்து வரும் யோசனை என்பதற்காகத் தட்டிக் கழிக்க மாட்டார்கள் என்ற நம்பிக்கையுடன், கனம் அமைச்சருக்கு சில விஷயங்களை வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். கனம் அமைச்சர் தாம் சுற்றுப் பிரயாணம் செய்து வரும்போது பஸ் முதலாளிகளைக் கேட்டும் நடவடிக்கைகள் எடுத்துவரும் காரணத்தால் இந்த விஷயங்களைச் சொல்லவிரும்புகிறேன்.

இதனால் காலதாமதம் ஆகிறது என்று அம்மையார் குறிப்பிட்டாலும், நீண்ட கால தாமதம் ஆவதற்காகச் சொல்லவில்லை. இந்தச் சட்டசபைக் கூட்டம் முடிவதற்குள்ளேயே முடித்துவிட முடியும் என்ற காரணத்தால் இதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். மாவட்டக் கலெக்டருக்கு அதிகாரம் இருப்பதில் தவறில்லை. மாவட்ட அதிகாரியைச் சந்தைக்கப்பட்டுச் சொல்லுவதாக நினைக்கக் கூடாது. அவர்களுக்கு அநேக வேலைகள் இருக்கின்றன. ஒரு ஜலடிஷியல் ஆபீஸரையோ, அல்லது ஜில்லா ஜட்ஜையோ இதில் சேர்த்துக்கொள்வதிலே எந்தவிதமான ஆட்சேபணையும் இருக்க முடியாது. அது மாதிரிமல்லாமல் அந்தந்த மாவட்ட எம்.எல்.ஏ.களையும், எம்.பி.களையும் ஆலோசனை கேட்டால் நன்மையாக இருக்கும். எந்தெந்த ரூட்டுகள் கொடுக்கலாம். எந்தெந்த பஸ் முதலாளிகளுக்குக் கொடுக்கலாம். இவைகளையெல்லாம் சொல்ல ஆலோசனைக் குழு ஒன்றை ஏற்படுத்தினால் காரியம் கெட்டு விடாது. கலெக்டராயிருந்தாலும், ஜில்லா நீதிபதிகளாயிருந்தாலும் நல்ல காரணங்களிருந்தால் இந்த ஆலோசனைகளை ஏற்றுக்

[Sri A. Govindasamy]

[1st November 1957]

கொள்ளலாம். இல்லாவிட்டால் தள்ளுபடி செய்வதற்கும் அவர்களுக்கு உரிமையிருக்கிறது. ஒருவராக இருப்பதால் அவருக்குத் தொல்லையாகக் கூடிய சங்கடமும், கஷ்டமும் ஏற்படுகிறது.

நமது தமிழ் நாட்டைப் பொருத்த வரையில் அதிகமான பஸ் ரூட்டுகள் போதுமான அளவு தரப்படவில்லை என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். நகரங்களில் வேண்டுமானால் அதிக பஸ்கள் இருக்கின்றன. கிராமப்புரங்களில் தொடர்பு கொள்ளப் போதிய பஸ் ரூட்டுகள் தரப்படவில்லை. ஆகவே புதிய ரூட்டுகள் தரவேண்டுமென்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

புதுவை இந்திய யூனியனுடன் சேர்ந்தபிறகு எல்லா கிராமங்களுக்கும் பஸ் தொடர்பு இருக்கிறது. பஸ்கள் போகிற நிலைமை இருக்கிறது. ஆனால் சுற்றியுள்ள இந்த ராஜ்யத்தைச் சேர்ந்த பல கிராமங்களுக்கு பஸ் தொடர்பு இல்லாத நிலைமை இருக்கிறது. ஏதோ ஒரு பஸ் போகிற நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே, இதையெல்லாம் விவரமாகப் பார்த்துப் பரிசீலனை செய்வதற்காக ஒரு ஸெலெக்ட் கமிட்டிக்கு விடுவதால் அப்படி ஒன்றும் காலதாமதம் அதிகமில்லாமல் பத்து நாளில் அதை முடித்துவிடலாம். ஆகவே, இதை ஸெலெக்ட் கமிட்டிக்கு விடவேண்டுமென்று வலியுறுத்திச் சொல்லுகிறேன்.

இதிலே முக்கியமான ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு ரூட்டுக்கு பத்துபேர்கள் விண்ணப்பம் போட்டிருந்தால், அவர்களில் ஏழு, எட்டு பேர்களுக்கு வாதாவேதற்காக ஒரே வக்கீல் வருகிறார். ஒருவருக்காகப் பேசும்போது அவர் திறமையானவர். அவருக்கு ரூட் கொடுக்கவேண்டும் என்று சொல்லிவிட்டு மற்றொருவரைப்பற்றிப் பேசும்போது அவருக்கு....

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI : On a point of order, Sir, What the hon. Member says about the lawyer is very objectionable. If there are applications for five permits, a lawyer is expected to appear either for four or five applicants and not more than that. If there are only five permits to be granted by the Regional Transport Authority, a lawyer cannot appear for more than five parties. This is the etiquette of the legal profession. The hon. Member by saying that a lawyer is appearing for seven applicants, is imputing motives to lawyers, which is very objectionable on the floor of this House.

(Mr. Speaker in the Chair.)

MR. SPEAKER : The hon. Member will please repeat about her point of order. I am sorry I was not here when the point of order was raised.

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI : The hon. Member mentioned that, if there were ten applicants, a practising lawyer was appearing for seven or eight parties. This is very objectionable

MR. SPEAKER : According to him or according to the hon. Member?

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI : My submission, Mr. Speaker, is that the very fact mentioned by the hon. Member is wrong and not proper. No lawyer appears for ten or fifteen applicants at a stretch before the Regional Transport Authority. Suppose the Regional Transport Authority informs that he will grant one or two or three permits, a lawyer appears at the most for three parties and not for four. He cannot appear for four

1st November 1957] [Srimathi T. N. Anandanayaki]

parties, because the number of permits to be granted is only three. So, at the most a lawyer can appear either for two or for three. This is the etiquette of the legal profession, and lawyers have been observing this with all their vigilance. When that is the practice among the lawyers, an hon. Member, who is not a lawyer, is saying that a lawyer appears for seven or ten persons and is imputing motives to the legal profession, which is very highly objectionable.

MR. SPEAKER: I shall give my ruling after listening to Sri A. Govindasamy.

SRI A. GOVINDASAMY : சபாநாயகர் அவர்களே, வக்கீல் தொழிலுக்கு மோடியல் கற்பிக்கவேண்டுமென்ற சாரணத்தால் நான் இதைச் சொல்லவில்லை. கனம் அம்மையார் இந்தத் தொழிலில் 7-8 பீட ரசுசிற்கள் என்று காரணத்தாலும் இதைச் சொல்லவில்லை. நான் சொன்னது போல ஒரே டீட்டிற்கு 7, 8 பேர்கள் விண்ணப்பம் செய்திருந்தால் நான்கு பேர்களுக்கு ஒரே வக்கீல் ஆஜராகிறார்.

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI : A lawyer can appear for only one applicant if there is only one permit to be granted. If he appears for more than one, the interests which he represents will come into clash. 11 a.m.

MR. SPEAKER: It may be all right from the point of view of law. But the hon. Members ardently mean that one lawyer appears for half a dozen clients. But it is a fact that the hon. Member is saying. It is open to lawyers to say that this is objectionable. I do not think the hon. Members is casting any aspersion. He is only mentioning what is according to facts. If, according to ethics, it is not correct, it is the lawyer who committed the mistake and not this House nor the hon. Member.

SRI K. VINAYAKAM : May I know, when there was only one permit to be granted, whether a lawyer appeared for more than one party? I would like to know this from Sri Govindasamy.

SRI S. M. ANNAMALAI : மாநில சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்ற உறுப்பினர் அவருடைய சீட்டிலிருந்து பேசவேண்டுமா அல்லது வேறு இடத்திலிருந்து கேள்விகள் கேட்கலாமா?

MR. SPEAKER : யார் அப்படிச் செய்தது?

SRI K. VINAYAKAM : The distance from my seat is only ten inches.

MR. SPEAKER : கனம் அங்கத்தினர்கள் சபையில் வோட்டெடுப்பு நடக்கும்போது அவர்களுடைய இடத்தில்தான் உட்காரவேண்டும். மற்ற சமயங்களில் அவரவர்களுடைய இடத்தில் உட்காரவேண்டுமென்பது சபாநாயகர் அங்கத்தினர்களை சுலபமாக அடையாளம் கண்டுகொள்வதற்கு சௌகரியமா யிருக்குமென்பதற்காகத்தான். சபாநாயகருக்கும் மற்றவர்களுக்கும் நன்றாகத் தெரிந்த அங்கத்தினர்கள் வேறு இடங்களில் உட்கார்ந்து கேள்விகள் கேட்கலாம். அதில் தவறென்றுமில்லை.

[Mr. Speaker] [1st November 1957]

அடுத்தபடியாக அம்மையார் ஆழப்பிய பாயின்ட் ஆப் ஆர்டரைப் பொறுத்தவரையில், கனம் அங்கத்தினர் தன் அனுபவத்தைப் பற்றிச் சொல்லுகிறார். அவரவர்களுடைய அனுபவத்தைப்பற்றிச் சொல்வதில் தவறில்லை. அப்படியில்லையென்று உங்களுக்குத் தெரிந்தால் நீங்கள் பேசும் போது அந்த மாதிரி இல்லையென்று சொல்லுங்கள்.

(Sri Sankaran rose.)

MR. SPEAKER: No more points of order on this. If there is any new point of order, the hon. Member may raise it.

* SRI V. SANKARAN: Sir, it can be only one of two things, whether it is a matter of fact or a matter of falsehood. This is a matter for any opinion, it is a matter in which there cannot be any opinion. Either lawyers should have been appearing just like this dishonestly for two parties at the same time or not. We should know which lawyer appears like this.

MR. SPEAKER: It is not the business of the House to ask whether what Sri A. Govindasamy says is true or not. We are not bothered about that. Let us proceed with the argument. It is not advisable.

சாதாரணமாக இம்மாதிரியான கான்டரவார்ஸி இருக்கக்கூடிய அபிப்பிராயத்தை சொல்வேண்டிய அவசியமில்லை.

SRI T. SAMPATH: It is not professional etiquette either for a lawyer.

MR. SPEAKER: How do I know?

ஏதாவது வக்கீல் தவறு செய்து விட்டால் பார் கவுன்ஸிலுக்கு ரிப்போர்ட் செய்தால், பார் கவுன்ஸில் வேண்டிய நடவடிக்கை எடுக்கும். இப்போது அந்தக் கவலை இந்தச் சபைக்கு வேண்டியதில்லை என்று சொல்லுகிறேன்.

SRI S. LAZAR: Sir, this is a matter on which we are bound to make this House understand very clearly this, namely, no lawyer can appear for more than one client in the same case. It is not only a rule but a physical impossibility. No party will bring in a lawyer appearing for more than one client. Every client, for whom a lawyer is supposed to appear, will never brook his lawyer's appearing for another client. Therefore there is this physical impossibility and legal impossibility. Also this is a matter which the authority will not brook. This cannot be a matter for opinion or ever evidence on the part of a member of this House.

MR. SPEAKER: I am glad lawyers are united on this one matter.

நமது ராஜ்யத்தில் அதிலும் நம்முடைய தமிழ் நாட்டில் இன்னும் அதிகப்படியான பஸ்கள் ஓடவேண்டும், இன்னும் அதிகப்படியான பஸ் ஸ்டாண்டுகள் ஆரம்பிக்கப்படவேண்டும் என்ற என்னுடைய கருத்தை வலியுறுத்துவதற்காகத்தான் இந்தப் பிரச்சினையின் மீது பேச முன் வந்தேன். அதற்காகவே இந்தப் பிரச்சினையை ஒரு செலெக்ட் கமிட்டிக்கு விட்டு பரிசீலனை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு இத்துடன் முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

1st November 1957]

* **SRI M. P. SUBRAMANIAM :** கனம் அவைத்தலைவர் அவர்களே, இப்பொழுது நம் சட்டசபையில் இருக்கக்கூடிய மசோதாவானது ஏற்கெனவே கவர்னர் அவர்களால் ஒரு அவசரச் சட்டமாக பிரசுரிக்கப் பட்டு அதன் பிறகு அதை சட்டமாக்கவேண்டும் என்ற காரணத்தினால் இப்பொழுது இந்த மசோதா சட்டசபையில் முன்னதாக கொண்டுவந்து வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதன்படி தனிப்பட்ட ஒரு அதிகாரி இந்த ஆர்.டி.ஏ. அதிகாரத்தை எடுத்து நடத்தவேண்டும் என்றும் அதன்படி ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் அந்தந்த ஜில்லா கலெக்டர்களை அந்த அதி காரத்தை பிரயோகம் செய்யவேண்டும் என்றும் இந்த மசோதாவைக் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். இப்பொழுது அந்தந்த ஜில்லா கலெக்டர்கள் இந்தப்படி பஸ்களுக்கு ரூட்டுகள் வழங்கிக்கொண்டும் பஸ்களுக்கு பர்மிட்டு கள் கொடுத்துக்கொண்டும் வருகிறார்கள். அதை சட்டபூர்வமாக ஆக்கப் படவேண்டும் என்பதற்காகத்தான் இப்பொழுது இந்த மசோதாவைக் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். அதைப்பற்றி பேசும் இந்த நேரத்தில் அதி வுள்ள சில குறைபாடுகளை எடுத்துச்சொல்ல வேண்டியதாக இருக்கிறது. ஏற்கெனவே ஜில்லா கலெக்டர்களுக்கு நாம் அதிகப்படியான பொறுப்பு களையும் வேலைகளையும் கொடுத்திருக்கிறோம். அவர்கள் தங்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கக்கூடிய வேலைகளை ரொம்பவும் திறமையாகவும் நெருக் கடி இல்லாமலும் செய்தாலும் அதிலுள்ள கஷ்டங்களைப்பற்றி ஒரு சிலர் என்னிடத்தில் சில அபிப்பிராயத்தை வெளியிட்டிருக்கிறார்கள். அதை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவரவேண்டும் என்று ஆசைப் படுகிறேன்.

ஏற்கெனவே கலெக்டர் அவர்களுக்கு குறிப்பாக இரண்டாவது ஐந்து வருஷத்திட்டத்தில் நாம் அவர்களுக்கு அதிகப்படியான வேலைகளைக் கொடுத் திருக்கிறோம். அதனால் அவர்களுக்கு அதிகப்படியான பொறுப்பு ஏற்பட் டிருக்கிறது. அந்த வேலைகளை அவர்கள் நல்ல முறையில் செய்யவேண்டிய தாக இருக்கிறது. அத்துடன் இந்த வேலையையும் அவர்களுக்குக் கொடுத் தால் அவர்கள் இந்த வேலையைத் திறம்படச் செய்வார்களா என்பதையும் அவர்களால் செய்யமுடியுமா என்பதையும் யோசித்துப் பார்க்கவேண்டும். நான் இதைச் சொல்வதனால் கலெக்டர்களிடத்தில் எனக்கு நம்பிக்கை இல்லை என்று சொல்வதாக நினைக்கக்கூடாது. அவர்களுக்கு இந்த வேலையைக் கொடுக்காமல் மற்றவர்கள் யாருக்காவது இதைக் கொடுத்தால் இது ரொம்பவும் திறமையாக நடைபெறும் என்பது என்னுடைய அபிப் பிராயம். அதற்காக நான் என்ன சொல்லுகிறேன் என்றால் அந்தந்த மாவட்டங்களிலுள்ள நீதிபதிகளிடத்தில் இந்த வேலையை ஏன் ஒப்படைக்கக் கூடாது என்று கேட்கிறேன். ஏற்கெனவே அதிகப்படியான வேலை யுள்ள கலெக்டரிடமே இன்னும் அதிகமான வேலையைக் கொடுப்பது சரியல்ல என்று அநேகர் கருதுகிறார்கள். ஆகவே இந்த வேலையை கலெக்டரிடமிருந்து எடுத்துவிட்டு அதை அந்தந்த மாவட்ட நீதிபதிகளிடத் தில் கொடுக்கவேண்டும் என்ற யோசனையை அரசாங்கத்திற்குத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

இரண்டாவதாக பஸ் ரூட்டுகள் கொடுக்கும் விஷயமாக சொல்லவேண் டியதாக இருக்கிறது. அப்பொழுது பஸ் சொந்தக்காரர்கள் தங்களுடைய பஸ்ஸை மற்றொருவருக்கு விற்கும்போது தங்களுடைய பஸ்ஸுடன் தங்கள் பஸ் ரூட்டையும் இருபதாயிரம் அல்லது முப்பதாயிரம் இன்னும் சில சமயங்களில் ஐம்பதாயிரம் ரூபாய்க்குக்கூட விற்றுவிடுகிறார்கள். அரசாங்கம் அவர்களுக்குக் கொடுத்திருக்கும் சலுகையை வைத்துக்கொண்டு அவர் கள் அதை வியாபார முறையில் விற்று பணம் சம்பாதிக்கிறார்கள். அது சரியான முறையல்ல. அதனால் ஒருவர் தன்னுடைய பஸ்ஸை விற்க வேண்டுமென்று கருதினால் ரூட்டை அரசாங்கத்திற்கு மூலமாகத்தான் விற்று விட்டுவிடவேண்டும் என்று விதி செய்யவேண்டும். இப்பொழுது அதற்குத் தக்க விதி இல்லாவிட்டாலும் இருக்கும் விதிகளை திருத்தி அமைத்து இப்பொழுது நடைபெற்றுவரும் முறையைத் தடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அரசாங்கம் யாருக்கு இந்த ரூட்டைக் கொடுக்கவேண்டும் என்று கருதுகிறதோ அவர்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டும்

[Sri M. P. Subramaniam] [1st November 1957]

அது மாத்திரம் அல்ல. கூடுமானவரையில் ஒன்றிரண்டு பஸ்கள் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறவர்களை நாம் ஆதரிக்கவேண்டும். இப்பொழுது ஒருவர் இவ்வளவு பஸ்கள்தான் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று நிர்ணயம் செய்திருக்கிறார்கள். அதே ரூட்டுகளில் ஒருவர் மூன்று அல்லது நான்கு பஸ்கள் வைத்துக்கொண்டிருந்தால் அவர்களுக்கு இன்னும் அதிகப்படியான பஸ்களை ஒட்டுவதற்கு அனுமதி அளிக்கலாம். ஆகவே குறைவாக பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு ஒட்டிக்கொண்டிருக்கிறவர்களுக்கு இன்னும் அதிகப்படியான பஸ்களை ஒட்டுவதற்கு அனுமதி கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். ஆகவே ஏற்கெனவே ரூட்டுகளை வைத்துக்கொண்டிருந்து அதன் மூலம் வியாபாரம் செய்வதை அனுமதிக்கக்கூடாது.

கடந்த யுத்தகாலத்திற்குப் பிறகு எங்கு பார்த்தாலும் மக்கள் பஸ்களில் பிரயாணம் செய்கிற எண்ணிக்கை பலமடங்கு பெருகி வந்திருக்கிறது. ரயில்களில் முன்பு இடவசதி கிடைத்தது போலவும் ரயில் வசதி முன்பு இருந்தது போலவும் இப்பொழுது கிடையாது. முன்பு இருந்ததைவிட இப்பொழுது மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. உதாரணமாக சேலத்திலிருந்து விருத்தாசலத்திற்கு மேல் பக்கமாக ஆறு வண்டிகளும் கீழ் பக்கமாக ஆறு வண்டிகளும் ஒட்டிக்கொண்டிருந்தன. யுத்தத்திற்குப் பிறகு மேல் பக்கமாக மூன்று வண்டிகளும் கீழ் பக்கமாக மூன்று ரயில் வண்டிகளும் தான் ஒட்டிக்கொண்டிருக்கின்றன. அதனால் அங்குள்ள பிரயாணிகளுக்கு பிரயாணவசதி குறைவாக இருக்கிறது. அந்த இடத்தைப்போலவே இன்னும் எவ்வளவோ இடங்களில் அப்படி ரயில் வசதி குறைந்து போயிருக்கலாம். இப்படிப்பட்ட இடங்களில் இன்னும் அதிகப்படியான பஸ்கள் ஓடுவதற்கு அனுமதி கொடுக்கலாம். இப்பொழுது கிராமப்புறங்களில் எங்கு பார்த்தாலும் பஸ்ஸுக்கு நின்றகொண்டிருப்பவர்கள் அதிகமாகிவிட்டது. எப்பொழுது பார்த்தாலும் பஸ்களில் இடம் இல்லை என்றுதான் சொல்லுகிறார்கள். அதனால் மணிக்கணக்காக ரோடுகளில் மக்கள் பஸ்ஸுக்காக காத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த கஷ்டத்தைப் போக்குவதற்கு இன்னும் அதிகப்படியான பஸ்களை ஒட்டுவதற்கு அனுமதி கொடுக்கலாம். இன்னும் அதிகப்படியான ரூட்டுகளையும் கொடுக்கலாம் என்று தோன்றுகிறது. பஸ் வைத்துக்கொண்டிருக்கக்கூடியவர்கள் தங்களுக்கு லாபம் கிடைக்கவில்லை என்ற காரணத்திற்காக பல புதிய ரூட்டுகளையும் மேலும் அதே ரூட்டில் வேறு பஸ்களையும் கொடுக்கக்கூடாது என்று ஆட்சேபிக்கலாம். அந்த ஆட்சேபணையை எடுத்துக்கொள்ளாமல், சட்டத்தில் ஏதாவது திருத்தம் செய்யவேண்டியதாக இருந்தாலும் அதை திருத்தி அமைத்து, இன்னும் அதிகப்படியான ரூட்டுகளை வழங்குவதற்கு அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். ஆகவே ஏராளமாக பஸ்களுக்கு அனுமதி கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். கிராமங்களுக்குச் செல்வதற்கும் புதிதாக ரூட்டுகளுக்கும் அனுமதி கொடுக்கவேண்டும். கேட்கிறவர்களுக்கெல்லாம் தாராளமாக பஸ்கள் வழங்கப்படவேண்டும்.

கடைசியாக ஒன்றை நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். தற்போது இரவு நேரங்களில் சென்னைக்கு திருச்சியிலிருந்து ஏராளமாக லாரிகள் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. இன்னும் பல பாக்கங்களிலிருந்தும் சென்னைக்கு லாரிகள் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. அதனால் எவ்வளவு விபத்துகள் நேரிடுவதையும் நாம் தினந்தோறும் பார்த்து வருகிறோம். இரவு நேரங்களில் லாரிகளை 40 அல்லது 50 மைல் வேகத்தில் ஒட்டுவதால்தான் அப்படிப்பட்ட விபத்துகள் அடிக்கடி வருகிறது என்று தோன்றுகிறது. அவர்கள் இரவுக்குள் 400 அல்லது 500 மைல்களை கடக்கவேண்டியதாக இருப்பதால் அதிக வேகத்தில் லாரிகளை டிரைவர்கள் ஒட்டிக்கொண்டு வரவேண்டியதாக இருக்கிறது. இரவு பூராவும் விழித்துக்கொண்டு வந்து “உ”யைக் குடித்துவிட்டு லாரியை ஒட்டிக்கொண்டு வருகிறார்கள். உ குடித்த மயக்கத்திலுலோ அல்லது தூக்கத்தாலோ அவர்கள் அதிக வேகமாக வரும்போது விபத்துகளுக்கு உள்ளாகிறார்கள். திருச்சியிலிருந்து சென்னைக்கு இரவுக்குள் வரவேண்டியதாக இருப்பதால் எவ்வளவோ விபத்துக்கள் ஏற்பட்டிருப்பதை நாம் கேட்டுக்கொள்கிறோம். இவைகளுக்கு

1st November 1957] [Sri M. P. Subramaniam]

கெல்லாம் காரணம் அவர்கள் இரவிலேயே அதிக வேகத்தில் செல்வதுதான். அதனால் இரவு நேரங்களில் லாரியை இவ்வளவு மைல் வேகத்தில்தான் ஓட்டவேண்டும் என்ற கட்டுப்பாடு விதித்து அதை சரியாக அமுல் செய்ய வேண்டும். பகல் நேரங்களில் **Checking Inspector**கள் தணிக்கை செய்வது போல் இரவிலும் தீவிர தணிக்கை இருக்கவேண்டும். அத்துடன், இதற்கு தனிப்பட்ட அதிகாரிகளை நியமித்து அதை தணிக்கை செய்யவேண்டியது அவசியமாக இருக்கிறது. அப்படி தணிக்கை செய்தால் ஏராளமாக விபத்துகளை நாம் தடுக்கலாம். வேகத்தை தணிக்கை செய்வதுபோல் இவ்வளவு மைல்கள்தான் இரவில் ஓட்டலாம் என்ற விதியையும் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று மந்திரி அவர்களை கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

SRI K. S. G. HAJA SHERIFF: Mr. Speaker, I rise to support the Bill introduced by the Hon. Minister. The Government have said that by experience, they have found that the constitution of single-member Transport Authorities has been working satisfactorily. I am glad that the Government have come to this judgment. I think it was Edmund Burke who said in the Parliament that experience had given judgment, but it was obstinacy that ignored it. So, when the Government say that by experience the system has worked satisfactorily, I do not know why the Opposition should oppose it for mere opposition's sake. Everyone in this House will admit that the transport system should play a vital part in the economy of the country. I am very glad that this system which is being administered by the Government efficiently is working satisfactorily. I should also like to inform the House that this system should be further improved. As at present, a lot of inconvenience is caused and consequent delay is experienced both in the matter of transport of passengers and cargo. We are now embarking on a very gigantic programme of developing our country. Under these circumstances, unless the transport system is perfect, there would be great difficulty and a lot of bottlenecks would be created which would be to the detriment of the various developmental activities and undertakings that we are taking up. The reasons for the present inadequacy of the system may be due to the exorbitant licence fee and other difficulties experienced by the trade. The Government should come forward to give sufficient incentive to the people concerned to put adequate number of buses and lorries on the road. I would very much like the Hon. Minister concerned to make a categorical statement as to what the Government's policy is with regard to these undertakings. There is a lurking fear in the minds of private industrialists or bus owners that at some time or other, the industry will be nationalised by the Government in which case they may be put to lot of inconvenience. If the Government could clear this aspect and if the Hon. Minister could make a statement about this, it would be possible for the bus-owners and lorry-owners to make an effort to improve the situation and thereby remove the bottlenecks and also see that our passengers and goods move freely from one place to another without difficulty. Therefore, I would request the Hon. Minister to make a statement on this matter.

[1st November 1957]

SRI R. SRINIVASA IYER : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மசோதாவின் பேரில் எந்தவிதமான விவாதமும் இருக்காது என்றும் இதற்கு எந்தவிதமான திருத்தமும் வராது என்றும் எதிர்ப்பார்த்தேன். 1939-ம் வருஷத்தில் மத்திய சர்க்காரால் நான்காவது ஆக்ட் பாஸ் செய்யப் பட்டது. அந்த ஆக்ட்டில் 44-வது விதியில் சப்-க்ளாஸ் 2-க்கு ஒரு ப்ரோவைசோ இருக்கிறது. அந்தப் ப்ரோவைசோவுக்கு இப்பொழுது ஒரு திருத்தம் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. 1948-ல் இந்த சென்னை சட்டசபையினால் ஆக்ட் 20 ஆப் 1948 என்று ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

அதன் வாசகத்தை ஒருவாறு திருத்தவேண்டுமென்று இப்பொழுது இந்த மசோதா கொண்டுவரப்படுகிறதே தவிர, அதன் அம்சத்தையோ அதன் அர்த்தத்தையோ மாற்றி, ஒரு தனியான அதிகாரத்தை சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்ற அபிப்பிராயத்தின் பேரில் இந்த மசோதா கொண்டுவரப்படவில்லை.

ஆனால், இந்த மசோதாவை எதிர்க்கிறவர்கள், ஏதோ ஒரு சூழ்ச்சியாக சர்க்கார் ஏதோ சனி அதிகாரத்தை எடுத்துக்கொண்டு அதை துஷ்பிரயோகம் செய்வதற்கான முறையிலே கொண்டுவருகிறார்களோ என்று சந்தேகப்பட்டு அவையசியமான விவாதத்தைக் கிளப்பி, இந்த விவாதத்திலே இந்த மசோதாவுக்குச் சம்பந்தம் இல்லாத பலவிதமான அம்சங்கள் பற்றி பேசப்பட்டு வருகிறது.

44-வது செக்ஷனை 2-வது சப்-க்ளாசுடன் வாசிக்கும் அளவில்,

'A State Transport Authority or a Regional Transport Authority shall consist of a Chairman who has had judicial experience and such other officials and non-officials, not being less than two, as the State Government may think fit to appoint;'

அது முதலாவது பாகம், 'but no person who has any financial interest whether as proprietor, employee or otherwise in any transport undertaking shall be appointed as or continue as a member of a State or Regional Transport Authority, and, if any person being a member of any such authority acquires a financial interest in any transport undertaking, he shall, within four weeks of so doing, give notice in writing to the State Government of the acquisition of such interest and shall vacate office.'

இதற்குத்தான் 'ப்ரோவைசோ' (2) சேர்க்கப்படுகிறது :

Provided that if the State Government thinks fit, the State Transport Authority or a Regional Transport Authority may consist of a single official :

'Provided further that an official shall not be deemed to have a financial interest as aforesaid merely by reason of the fact that the State Government employing him as such an interest.'

அதைப் படித்த பிறகு, இந்த செக்ஷனுக்கும் இந்தப் ப்ரோவைசோவுக்கும் எந்தவிதமான ஆட்சேபனையும் இருக்கக்கூடியதில்லை என்று சொல்வதோடு,

இந்தத் திருத்தத்திலே :

'Provided that nothing in this sub-section shall be construed as debarring an official (other than an official connected directly with the management or operation of a transport undertaking) from being appointed as or continuing as a member of any such Authority merely by reason of the fact that the Government employing the official has, or acquires, any financial interest in a transport undertaking :

1st November 1957] [Sri R. Srinivasa Iyer]

இது முதலாவது திருத்தம். ஏற்கெனவே இந்த பஸ் தொழிலோ லாரி தொழிலோ சர்க்காரால் ஏற்றுக்கொள்ளப்படாத காலத்திலே ஏற்பட்டது. பிறகு, சர்க்காரால் இந்த பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட் ஏற்றுக்கொண்ட பிறகு சர்க்காருக்கு அதிலே ஒரு பற்றுதல், ஒரு விகிதாசார லாப நஷ்டம் ஈவு ஏற்பட்ட பிறகு சர்க்கார் அதிகாரத்தை அதிகாரி அந்த ட்ரான்ஸ்போர்ட் அதிகாரியாக நியமிக்கப்பட்டால் அதனால் அது பாதிக்கப்படமாட்டாது என்று ஏற்கெனவே உள்ள திருத்தம் நல்ல அழகான வார்த்தைகளில் இப்பொழுது புதிதாக சொல்லப்படுகிறதே தவிர, இதற்கு ஒரு தப்பு அர்த்தம் ஏற்படுத்தி, அதற்கு ஒரு விவாதத்தைக் கிளப்புவது முறை அல்ல என்று நான் சொல்லிக்கொள்ளவிரும்புகிறேன்.

இரண்டாவதாக, ஏற்கெனவே இரண்டு பேர்களுக்குக் குறையாமல் அதிக மெம்பர்கள் இந்த ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அதிகாரியாக இருந்து, பஸ் பர்மிட்டையும் லாரி பர்மிட்டையும் வழங்குவரப்பட்டபோது, ஏற்பட்ட இம்சைகள் அந்த மெம்பர்களுக்கே இருந்தபோது ஏற்பட்ட தொல்லைகள், அனேகவிதமான பஸ் சொந்தக்காரர்கள், லாரி சொந்தக்காரர்கள் மனு கொடுத்தவர்கள் அவர்களுக்குக் கொடுத்துவந்த தொல்லைகள் கொஞ்சம் எனக்கும் தெரியும். அவர்களே எப்படியாவது இதை விட்டுத் தப்பித்துக் கொண்டால் தேவலை என்ற முறையில் மீட்கிற்குப் போகாமல் இருந்தது உண்டு. “கோரம்” இல்லை என்று “மீடிங்” “அட்ஜர்ன்” ஆனதும் உண்டு. ட்ரான்ஸ்போர்ட் பர்மிட் எளிதில் கொடுக்கப்பட்டிருந்தது. இதனால் ஏராளமான சிக்கல்கள், ஏராளமான காலதாமதம் ஏற்பட்டு வந்து, நல்ல முறையிலே ஒரு அதிகாரியாக நியமித்து ட்ரான்ஸ்போர்ட் அதாரிட்யை நியமிக்கலாம் என்று 1938-ம் வருஷத்திலே, அனுபவத்தின் காரணமாக, இந்தத் திருத்தம் சர்க்காராலே கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. இந்தத் திருத்தமானது 19 வருஷ காலமாக அமுலில் இருந்து வருகிறது. இந்தத் திருத்தம் அவசியமாக ஏற்பட்டது என்று இப்பொழுது சொல்லும் எதிர்க்கட்சியினரும் மற்றவர்களும் எங்கே போனார்கள்? ஏற்கெனவே திருத்தம் இருந்துவந்தாலும், அதை அவ்வப்போது நல்ல முறையிலே, நல்ல வாசகத்திலே, அனுபவத்தையொட்டி திருத்தவேண்டியது அவசியமாக இருக்கிறது என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

..அடுத்தபடியாக,

‘Provided that nothing in this sub-section shall be construed as debarring an official (other than an official connected directly with the management or operation of a transport undertaking firm being appointed as or continuing as a member of any such Authority merely by reason of the fact that the Government employing the official has, or acquires, any financial interest in a transport undertaking, :

‘Provided further that if the State Government thinks fit, the State Transport Authority or a Regional Transport Authority may consist of a single official only.’

இதுவும் அனுபவத்தையொட்டித்தான் திருத்தப்பட்டிருக்கிறது. முதலாவது நான் வாசித்தது 1956-ம் வருஷத்திய 100-வது மத்திய சட்டத்தின் பேரில் ஏற்பட்ட திருத்தம். ‘இவ்வளவு சீக்கிரத்திலே திருத்தத்தைக் கொண்டுவரவேண்டுமா?’ என்று கேட்கலாம். ஆனால், அனுபவம் வரவர, நம்முடைய சட்டங்களை அப்போதைக்கப்போது திருத்திக்கொள்ளாவிட்டால் அனுபவத்தின் பயன் என்ன ஆகும் என்பதை இதைப்பற்றி ஆட்சேபிக்கிறவர்கள் ஆலோசிக்க விரும்புகிறேன். இந்தத் திருத்தமானது ஒரு அதிகாரியைக்கொண்டு ட்ரான்ஸ்போர்ட் அதாரிட்யை நடத்தினால் செளகரியமாக இருக்கிறது, நல்ல முறையிலே நடத்த முடிகிறது என்ற அனுபவத்தை யொட்டி சொல்லப்படுவதால் இந்த மசோதாவை நான் ஆதரிப்பதுடன், இதை பொறுக்குக் குழுவுக்கு அனுப்பவேண்டிய அவசியம் இல்லை என்பதையும் நான் எடுத்துக்காட்டவிரும்புகிறேன்.

. [Sri R. Srinivasa Iyer] - [1st November 1957]

இந்த சந்தர்ப்பத்தில் என்னைப்போன்ற ஒரு அங்கத்தினர் இந்த மசோதா சம்பந்தம் இல்லாத விஷயத்தைப்பற்றி பேசக்கூடாதென்று அபிப்பிராயப்பட்டுவந்தாலுங்கூட, சில அங்கத்தினர்கள் இதர விஷயங்களைப்பற்றி சொன்னபடியால் நானும், தவறுதலாக இருந்தாலும், சில வார்த்தைகள் சொல்வதற்காக தங்கள் அனுமதியைக் கோருகின்றேன்.

MR. SPEAKER: The hon. Member may speak without commenting that what others said was wrong. That is where the trouble comes.

SRI R. SRINIVASA IYER: Sir, I stand corrected.

இந்த ட்ரான்ஸ்போர்ட் அதாரிடியின் விசாரணையிலே. . . .

MR. SPEAKER: Is it necessary to take up the matter which has been sufficiently discussed already?

SRI R. SRINIVASA IYER: வக்கீல்கள் ஆஜர் ஆவதைப்பற்றி குற்றம் சாட்டப்பட்டது. சட்டவிரோதமாக, வேண்டுமென்று, முறைக கட்டிக் காரர்களுக்கு ஆஜராக எந்த வக்கீலும் சம்மதிக்கமாட்டார், சம்மதிக்கப் படவும் மாட்டார். அதை எல்லோரும் அனுசரித்துப் பேசியிருக்கவேண்டுமென்று சொல்லிக்கொண்டு, அதைப்பற்றி ஜாஸ்தியாக விஸ்தரிக்கவில்லை.

பஸ் பர்மிட் கொடுப்பதிலே 'ஹெஸ்டி காம்பெடிஷன்' இருக்கவேண்டுமென்ற ஒரு முறை இருக்கிறது. மதுரையில் நடத்திவரும் டி.வி.எஸ். பஸ் முதலாளிகள் உலகத்திலேயே போற்றக்கூடிய முறையிலே நடத்தி வருகிறார்கள் என்பது எனக்குத் தெரிந்தபோதிலுங்கூட, தற்கால ஒரு அமைப்பிலே, தொழில் நடத்துவதெல்லாம் எல்லோருக்கும் சரியான, சம்மான உரிமை வேண்டும் என்று நாம் சொல்லிக்கொள்ளும் முறையிலே, இந்த பாயிண்டுகள், மார்க்குகள் என்று வைத்துக்கொண்டு, ஜாஸ்தியான எண்ணிக்கை பஸ் வைத்துக்கொண்டிருக்கும் பெரிய முதலாளியாக இருக்கிறவர்களுக்கு மட்டும் இந்த பர்மிட் கொடுக்கவேண்டுமென்ற வழியை வகுத்து, அந்த வழியிலே புதிதாக ஒருவர் தொழிலை ஆரம்பிக்க வேண்டுமானால், அவருக்குப் பர்மிட் கொடுக்க மார்க்கிங் சிஸ்டம் அவருக்கு இல்லை என்று நிராகரிக்கப்பட்டது என்று அனேகர் என்னிடம் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அது ஆட்சேபிக்கக்கூடிய விஷயம். மார்க்கிங் சிஸ்டத்தை அடிப்பாடு எடுத்துவிட்டு, எல்லோருக்கும் சம்மான உரிமை கொடுத்து எல்லோரும் நல்ல முறையில் இந்தத் தொழிலை நடத்தவேண்டும். புதிதாக இந்தத் தொழிலை நடத்த முன்வருபவர்களுக்கு வாய்ப்பு தரவேண்டுமென்று சர்க்கார் நோக்கம் கொண்டு, தகுந்த முறையாக ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ் போர்ட் அதாரிடிக்கு இன்ஸ்ட்ரக்ஷன் கொடுத்து, பஸ் பர்மிட் வழங்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

லாரிகளைப்பற்றி எனது பக்கத்தில் இருக்கும் கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ சுப்பைய்ய முதலியார் அவர்கள் சொன்னார்கள், ஸ்டேட் லெவலில் இந்தப் பர்மிட் கொடுக்கவேண்டுமென்று. ஜாஸ்தியான வரி விகிதத்தை வசூல் செய்தாலுங்கூட ஒரு ஜில்லாவுக்கு முதலில் பர்மிட் கொடுத்து, அதை மறு ஜில்லாவுக்கு அதிகரித்துக் கொள்வதற்கு படும் பாடும், அதற்கு ஏற்படும் அனுவசியமான அக்கிரமமான செலவுகளும் எனக்குத் தெரியும். அனுவசியமாக காலதாமதம் ஏற்படுவதோடுகூட, ஜாஸ்தி செலவும் கெடுதலும் ஏற்படுகிறது. ஏதாவது ஒரு விகிதத்தை—ஜாஸ்தி விகிதத்தைப் போட்டாலுங்கூட—போட்டு ஒரு விதி ஏற்படுத்தி அந்த லாரி சொந்தக்காரர் புதிதாக வாங்கினாலும், வைத்துக்கொண்டாலும் சரி, அவர்களுக்கு ராஜ்யம் பூராவும் போக்குவரத்துக்குள்ளே "ஸ்டட்"களை நிர்ணயித்து பர்மிட் கொடுப்பது நியாயமாகும். விவசாயப்பொருள்களை தூரமான மார்க்கெட்டுகளுக்குக் கொண்டுபோய் நல்ல விலையில் எல்லோருக்கும் நியாயமான விலையிலே விநியோகிக்கக்கூடிய வாய்ப்பு தரக்கூடுமென்று கருதுகிறேன். ஆகையால், அதைப்பற்றி மந்திரி அவர்கள் ஆலோசிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1st November 1957] [Sri R. Srinivasa Iyer]

இந்த லாரிகள் இரவிலேதான் போகின்றன. அதுவும் ஜாஸ்தியாக மதராஸ்-திருச்சி வரையில் இரவிலேதான் போகின்றன. நான் ஒன்றிரண்டு சமயங்களில் திருச்சி மதராஸ் ரோடில் பார்த்திருக்கிறேன். கண்ணைப் பரித்துக்கொண்டு போகும் லைட்களை போட்டுக்கொண்டு லாரிகளை ஓட்டிக் கொண்டு போகிறார்கள். பெயர் சொல்லுபவர்களோ, அல்லது நெம்பர் சொல்லுபவர்களோ இல்லை. ஆதலால் இவர்களைப்பற்றி யாருக்கும் ரிபோர்ட் செய்ய முடியவில்லை. இந்த நிலையிலே ஒரு லாரியின் முன் னாலே ஒரு கட்டைவண்டி போய்க்கொண்டிருந்திருக்கிறது. அந்த கட்டை வண்டியில் லாரி மோதி ஒருவருக்கு கால் ஓடிந்தது, ஒருவர் இறந்தார், மாடுகள் செத்தன, வண்டி தூள்தூளாயிற்று. ஒன்று லாரி டிரைவர் நிதானம் தவறி ஓட்டியிருக்கவேண்டும் அல்லது தூங்கிக்கொண்டே ஓட்டி யிருக்கவேண்டும். எதிரே வருகிற வண்டியில்லை. முன்னாலே போகிற வண்டி. 120 அடி அகலம் ரோடு இருக்கிறது. விழுப்புரத்திற்கு நான் காவது மைலில் இந்தப் பக்கத்தில் இம்மாதிரி ஒரு “ஆக்ஸிடெண்ட்” நடந்தது. விடியற்காலையில் 4½ மணிக்கு “ஆக்ஸிடெண்ட்” நடந்தது. காலே 9 மணி வரையில் கேட்பார் யாரும் இல்லை. செத்த பிணம் அப் படியே கிடந்தது. மாடுகள் செத்துக் கிடந்தன. வண்டி தூள்தூளாயிற்று. லாரி புது லாரிபோல் தோன்றியது. அப்பொழுதுதான் லைஸன்ஸ் எடுத்திருப்பதாக தோன்றியது. லாரிக்காரர்கள் மணிக்கு 15 மைல்களுக்கு மேல் ஓட்டக்கூடாது என்ற ஒரு விதியை ஏற்படுத்தவேண்டும். அதிலேயே ஒரு “பிக்ஸர்” விசை ஏற்படுத்தி மணி ஒன்றுக்கு 15 மைல்களுக்குமேல் ஓட முடியாமல் செய்யவேண்டும். அம்மாதிரி செய்தால்தான் இந்த “ஆக்ஸிடெண்டுகள்” ஏற்படாமல் இருக்கும்.

“டுரிஸ்ட் டிராபிக்” ஜாஸ்தியாக ஏற்படவேண்டும், அதனால் நமக்கு ஜாஸ்தியாக வருவாய் கிடைக்கும், தொழிலாளர்கள் நன்மை அடைவார்கள் என்று நினைக்கும் ஒரு முறையிலே டி.வி.எஸ். லக்ஷ்மி லர்மிஸைப் போன்று நல்ல பஸ்களை ஏற்படுத்தி, தஞ்சாவூர்-மதராஸ், திருச்சி-மதராஸ் இம்மாதிரி ஜாஸ்தியான தூரத்தில் ரூட்டுகள் கொடுத்து பஸ்கள் ஓட்டுவதற்கு “பெர்மிஷன்” கொடுத்தால் ரயில்வேகளில் இருக்கும் கூட்டம் கொஞ்சம் குறையும். ஜனங்களுக்கும் கொஞ்சம் வசதியாகவும் சௌகரியமாகவும் இருக்கும் என்பதை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த மசோதா சம்பந்தப் படாத சில விஷயங்களைப்பற்றி நான் பேசியதற்கு இந்தச் சபை என்னை மன்னிக்கும்படி கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER: We have been having discussion on the Bill for one hour and forty minutes now. With the consent of hon. Members, I shall ask the Hon. Minister to reply at 12-15 p.m. So, I would ask hon. Members who want to speak on the Bill to speak for five minutes each so that the reply may begin at 12-15.

* SRI A. MARIAPPAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் மந்திரி அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கிற மசோதாவை ஆதரித்து ஒரிண்டு வார்த்தைகள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். பஸ் ரூட்டுகள் கொடுப்பதில் அநேகமாக எல்லா ஜில்லாக்களிலும் சிறு முதலாளிக்கு ஆதரவு கொடுக்கவேண்டுமென்று சொல்லப்படுகிறது. ஓரளவுக்கு இப் பொழுது அம்மாதிரி சிறு முதலாளிகளுக்கு ஆதரவு கொடுக்கப்படுகிறது. அப்படியிருந்தும் சில இடங்களில் பெரிய முதலாளிகளால், சிறிய முதலாளிகள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆர். டி. ஏ. ஒரு வருஷத்திற்குத் தான் பெர்மிட் கொடுக்கவேண்டுமென்று சம்பிரதாயம் ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். அந்த முறையில் ஒரு வருஷத்திற்கு ஒன்று வீதம் ஆர். டி. ஏ. பெர்மிட் கொடுத்தால் அதை ஆட்சேபித்து பெரிய முதலாளிகள் எஸ். டி. ஏ. டிக்கு அப்பிலுக்குப் போகிறார்கள். எஸ். டி. ஏ. டிவில் அது அடிபட்டுப்போய்விடுகிறது. ஆர். டி. ஏ. ஏற்படுத்திய சம்பிரதாயம் எஸ். டி. ஏ. டிவில் வரும்போது சட்டம் காரணமாகவோ அல்லது வேறு சில காரணங்களுாலோ அடிப்பட்டுப் போய்விடுகிறது. இந்த முறையை சர்க்கார்

[Sri A. Mariappan] [1st November 1957]

மாற்றி அமைக்கவேண்டும். சர்க்காரைப் பொறுத்தவரையிலும் 2, 3, ஸ்தாபனங்கள் இருக்கின்றன. இந்த ஸ்தாபனங்கள் ஒரே முறையை பின்பற்றினால்தான் சிறிய முதலாளிகள் தங்களை பெரிய முதலாளிகளிடமிருந்து காப்பாற்றிக்கொள்ள முடியும். ஆகையால் “ஆர்.டி.ஏ.” “எஸ்.டி.ஏ.டி” இரண்டிலும் ஒரே மாதிரி சம்பிரதாயங்களை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கனம் மந்திரி அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

கனம் மந்திரி அவர்கள் டிரான்ஸ்போர்ட் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொண்டபிறகு நமது மாகாணத்திலே டிரான்ஸ்போர்ட் நல்ல முறையிலே நடந்து வருகிறது. இருந்தபோதிலும் ஆங்காங்கு சில குறைகள் தீர்க்கப்பட வேண்டியிருக்கின்றன. ஐந்து பஸ்களுக்கு மேல் ஒரு முதலாளிக்கு கொடுப்பதில்லை என்ற சம்பிரதாயத்தை கண்டிப்பாக அமுல் நடத்த வேண்டும். அந்த விதி நடைமுறையில் இருந்தபோதிலும் நீண்ட தூரப் பிரயாணம் என்று சொல்லப்பட்டு 35, 40 பஸ்கள் ஒரே முதலாளிக்கு கொடுக்கப்படுகிறது. அது சரி அல்ல. சிறிய முதலாளிகளை விட பெரிய முதலாளிகளுக்கு நிறைய வசதிகள் இருக்கின்றன, அதனால் அவர்களுக்கு கொடுக்கவேண்டுமென்று நினைக்கிறார்கள். பெரிய முதலாளிகளை விட சிறிய முதலாளிகள் இந்தத் தொழிலை நடத்தியே வாழவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் இருக்கிறது. ஆதலால் சிறிய முதலாளிகள் சர்க்கார் சட்ட திட்டங்களுக்கு உட்பட்டு பொது ஜனங்களுக்கு வேண்டிய வசதிக்கேற்ப நடந்து கொள்ளுவார்கள். குறிப்பாக ஆங்காங்கு சிறிய முதலாளிகளுக்கு புதிய ரூட்டுகள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவர்கள் நல்ல முறையிலே நல்ல பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு தங்கள் கம்பெனிகளை நடத்திக்கொண்டு வருகிறார்கள். நீண்ட தூரத்திற்கு கொடுக்கப்படும் பஸ் ரூட்டுகளும் சிறிய முதலாளிகளுக்கும் கொடுக்கவேண்டுமென்றும், பெரிய முதலாளிகளுக்கே கொடுக்கக்கூடாது என்று அழுத்தம் திருத்தமாக சொல்லிக்கொள்ளுகிறேன்.

எங்கு பார்த்தாலும் இப்பொழுது இட நெருக்கடி இருக்கிறது. ரயில் வேயிலும் அதிகப்படியான வசதி செய்யக்கூடிய நிலைமை இல்லை. அங்கும் இட நெருக்கடி இருக்கிறது. இதனால் பல கிராமங்களிலே இருக்கக்கூடிய ஜனங்கள் தாங்கள் செல்லக்கூடிய இடங்களுக்கு போக முடியாமல் கஷ்டப்படுகிறார்கள். நடுவாந்திர கிராமங்களில் இருக்கக்கூடிய மக்கள் காலையில் ஒரு ஊருக்குப் போகவேண்டுமென்று வந்தால், மாலையில்தான் அவர்களுக்கு பஸ் கிடைக்கிறது. ஆகையினால் சர்க்கார் பஸ் ரூட்டுகளை இன்னும் அதிகமாக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

சிறிய கிராமங்களில் தார் ரோடு போடவேண்டும், ரோடுகள் நன்றாக இல்லை என்று பெரிய முதலாளிகள் காரணம் சொல்லுகிறார்கள். அதை சில அதிகாரிகளும் பின்பற்றுகிறார்கள். அவர்கள் சொல்லும் காரணங்களை மறுத்து புதிய ரோடுகளாயிருந்தாலும் அங்கே பஸ்கள் விடுவதற்கு சர்க்கார் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். அப்படியிருந்தால்தான் கிராம மக்களுக்கு போக்கு வரத்து வசதி ஏற்படும். குறிப்பாக நடுவாந்திர கிராமங்களிலுள்ள ஜனங்களுக்கு தேவையான போக்குவரத்து வசதி செய்து தரவேண்டும். சேலத்திலிருந்து 30 மைல் தூரத்திலுள்ள திருச்செங்கோடு ரூட்டில் வேலத்தம் முதலிய இடங்களுக்கு போக விரும்பும் ஜனங்கள் முழு கட்டணத்தையும் கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது; 10, 12 மைல் பிரயாணம் செய்யவேண்டுமென்றாலும் முழுக் கட்டணத்தையும் கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது. இதை சர்க்கார் உடனே தடுத்த நிறுத்த வேண்டும். அவர்கள் கொண்டுவரக்கூடிய சாமான்களை எற்றிக்கொள்ள மறுக்கிறார்கள். மூட்டைகளை எற்றிக்கொள்ளக்கூடாது என்ற உத்தரவை பயன்படுத்திக்கொண்டு சிறிய மூட்டைகளையும் எற்றிக்கொள்ள மறுக்கிறார்கள். அதிகப்படியான கட்டணம் வசூலிக்கிறார்கள். இதைத் தடை செய்யவேண்டும். குறிப்பாக கைத்தறி நெசவாளர்கள் கிராமங்களிலிருந்து தங்கள் துணிகளை எடுத்துக்கொண்டு நகரங்களுக்குப் போய் வியாபாரம் செய்தாக வேண்டியிருக்கிறது. அம்மாதிரி சிறிய துணி மூட்டைகளை அவர்கள் கொண்டுவந்தால் அவர்கள் அதை எற்றிக்கொள்ள சர்க்கார்

* Sri S. LAZAR : கணம் சபாநாயகர் அவர்களே, கணம் மைச்சர் கொண்டு வந்திருக்கக்கூடிய இந்த மசோதாவை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இந்த வாதத்தை நாடாந்து கவனித்து வந்ததில் குறிப்பாக எழுப்பப்பட்ட ஆட்சேபனை ரிப்பீட்ட ஒரு அதிகாரியின் கையில் இந்த நிர்வாகத்தை ஒப்படைப்பது ஒரு அல்ல. மக்கள் பிரதிநிதிகளும் அந்த போர்டில் இருக்கவேண்டுமென்பது தான். இந்த விஷயத்தை கொஞ்சம் நன்றாக ஆலோசித்துப் பரிசீலனைசெய்து இந்த சமயத்தில் குரப்படுத்த விரும்புகிறேன். இது ஒரு “ அம்மினிஸ்டிரேஷன் வொர்க் ”. ஆகவே இது முறையிலே பார்க்கும்பொழுது, அனுபவம் வாய்ந்த அதிகாரி வரை இதற்கு நியமிப்பதுதான் சரியே தவிர, எதோ வாதத்தாகவேண்டுமானால் வேறுவிதம் பேசலாம். அதிலும் குறிப்பாக எந்த விஷயத்தை எடுத்துக்கொண்டாலும்கூட மத்திய சர்க்காரை பின்பற்றியே போய்க்கொண்டிருக்கிறோம் என்ற ஒரு குற்றச்சாட்டு இருக்கக்கூடிய நடவடிக்கையிலே நல்ல காரியங்களாக இருந்தால் அதில் சில மாற்றங்கள் கொண்டுவருவோம் என்ற எண்ணத்தோடு ஒரு சில திருத்தங்கள் இந்த யிலே வரக்கூடிய நேரத்திலே அவைகளை நாம் மனப்பூர்வமாக ஏற்றுக்கொள்வோண்டுமே தவிர, அவைகளை எற்றுக்கொள்ளமாட்டோம் என்று சொல்லுவது அவ்வளவு சரியல்ல என்று நினைக்கிறேன். அப்படி ஒரு நன்றாக ஆராய்ந்து செய்து பரிசீலிப்போது இதிலே மக்களுடைய பிரதிநிதிகள் இருக்கவேண்டிய அவசியம் இல்லை என்பதை நன்றாக கவனம் முடியும். தொழில் சம்பந்தமான திட்டங்களைப் போடுவது, அபிவிருத்தி சம்பந்தமான திட்டங்களை வகுப்பது என்ற இடங்களில் பொதுமக்களைய ஒத்துழைப்புவேண்டும். அவர்கள் பிரதிநிதிகள் அங்கே இடம் பெறவேண்டும். ஆனால் இது வெறும் அம்மினிஸ்டிரேஷன் ஆபீஸ். இப்படி பொதுமக்களுடைய பிரதிநிதிகள் இருக்கவேண்டுமென்று சொல்லப் பட்ட வாதம் பொருத்தமானது அல்ல. அடுத்தபடியாக இவர்கள் நீதியாக இருக்கவேண்டுமென்று சொல்கிறதும் அவ்வளவு சரியானது அல்ல. ஏனென்று கேட்டால் நீதிபதியின் நிலை மிகவும் உன்னதமான வகை. அதை அடிக்கடி சின்னச் சின்ன காரியங்களில் எல்லாம் காணப்படுவது புத்தகவேண்டுமென்று நினைப்பது பொருத்தம் அல்ல. ஆனால் தான் நாளை நாட்களாக சபையில் நடந்த விவாதத்தில் குடியில் என்னையோ போடவேண்டுமென்று சொன்னதை நாங்கள் கவனத்தில்லை. இப்படி அரசாங்க அம்மினிஸ்டிரேஷன் சம்பந்தமான காரியங்களுக்கு எல்லாம் நீதிபதியை உபயோகப்படுத்துவது என்பது நாளை நாளை நிர்வாகச் சீரமைவில் கொண்டுவரப்படும். இதை உணரவேண்டும். வே தான் இப்போது டிரான்ஸ்ஃபோர்ட் நிர்வாகத்திலும் நிர்வாக காரியைக் கட்டுப் படுத்தினால் அதனால் நிர்வாகம் நல்ல முறையில் வரும். அங்கே பொது மக்களுடைய பிரதிநிதிகள் இருக்கவேண்டும் என்பது சரியல்ல என்று சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். பொதுமக்களுடைய பிரதிநிதிகள் தான் அந்த நிர்வாகத்திற்குப் பல சட்டங்கள் செய்திருக்கின்றன. மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் ஆக்ட், மோட்டார் ஸ்டால், ரெகுலேஷன் இப்படி பல சட்டங்களையும் விதிக்கையும் நாம் போட்டிருக்கிறோம். அதைச் சட்டங்களின் பிரகாரம் நீதி நிர்வாகத்தை அறிந்த ஒரு அதிகாரியின் மூலம், நன்றாக நிர்வாகத்தை நடத்தலாம். ஜில்லாக் கலைக் கழகங்களுக்கு சட்டத்திலும் பயிற்சி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. நிர்வாகத்திலும் இப்படி உண்டு. ஜில்லாக்களில் எங்கெங்கே பஸ் ஸ்டாண்டுகள் வேண்டும் என்பது போன்ற விவரங்களும் அவர்களுக்குத் தெரிந்திருக்கும். அந்த பொது வாய்ப்பு அவருக்கு இருக்கிறது. இதை யாரும் மறுக்க முடியாது. வே அவர் ஒருவரிடமே இந்த நிர்வாகத்தை கொடுப்பதில் தவறு இல்லை. பொது மக்களின் பிரதிநிதிகள் அடங்கிய ஆலோசனை சபை வை இல்லை. இதனால் பொதுமக்களுடைய கஷ்டநஷ்டங்களை எடுத்துச்

[Sri S. Lazar] [1st November 1957]

சொல்ல வாய்ப்பு இல்லாமல் போகிறதே என்று சொல்ல முடியாது. இந்தச் சட்டத்தையும், சட்டத்தில் இருக்கும்படியான ரெகுலேஷன்களையும் நன்றாகத் தெரிந்து கொண்டவர்களுக்கு இது தெரியும். எந்த ஒரு ஸ்டாட்கு பர்மிட் கொடுப்பதாக இருந்தாலும் சரி, நிர்வாக உத்தரவு போடவேண்டியதாக இருந்தாலும் சரி, நோட்டிபிகேஷன் செய்துவிட்டு, பொதுமக்களுடைய பிரதிநிதிகளின் ஆட்சேபணையை வரவழைத்த பின்பு தான் அப்படிச் செய்கிறார்கள். ஆகவே பொதுமக்களுடைய அபிப்பிராயத்தைத் தெரிவிப்பதற்கு ஒரு வாய்ப்பு எப்போதும் இருக்கிறது. அதையாரும் மறுக்க முடியாது. அதோடு நிர்வாகத்திலும் அந்த வாய்ப்பு அளிக்கப்பட வேண்டுமென்பது சரியானது அல்ல. அந்தப்படியாக இன்னொரு முக்கியமான கருத்தைத் தெரிவிக்க ஆசைப்படுகிறேன். புதிதாக ஸ்டாட்கள் கொடுக்கவேண்டுமென்ற நியதி ஏற்படுகிற நேரத்தில் பொதுமக்களிடம் இருந்து ஏராளமான விண்ணப்பங்கள் வரலாம். அதிகமான பேர்களுக்கு லைசென்சு கொடுப்பதனால் சில பேர்களுடைய லாபம் குறைந்துவிடும் என்று சொல்லலாமே தவிர, பொதுமக்களுக்கு அதிகமான பேர்களுக்கு லைசென்சு வழங்கும்போது தான் அதிக செளகரியம் ஏற்படுகிறது என்பதை மறுக்க முடியாது. இதுபோன்றே எந்தத் துறையில் லைசென்சு வழங்குவதாக இருந்தாலும் அதிகமான பேர்களுக்கு தாராளமாக வழங்க ஏற்பாடு செய்தால் மக்களுக்கு வசதி பெருகும். அது தான் என் கோரிக்கை. இப்படிப்பட்ட காரணங்களை மனதில் கொண்டு தான் நான் இப்போது அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிற நகல் மசோதாவை முற்றிலும் ஆதரிக்கின்றேன்.

12-05
p.m.

SRI P. S. CHINNADURAI : மதிப்பிற்குரிய சபாநாயகர் அவர்களே, இது ஜனநாயக யுகம். ஜனநாயக ரீதியில் அரசாங்க அலுவல்கள் நடக்க வேண்டுமென்று மக்கள் சிந்திக்கிற காலம். அரசாங்க அலுவல்கள் ஜனநாயக ரீதியில் நடைபெறவேண்டுமானால் அரசாங்க நிர்வாக அமைப்புகள் ஜனநாயக ரீதியில் அமைந்திருக்க வேண்டும் என மக்கள் சிந்தித்துக் கொண்டிருக்கிற நேரம். இந்த நேரத்தில் ஜனநாயக ரீதிக்கு மாறுபட்டதாக, பஸ் போக்குவரத்து நிர்வாக அதிகாரத்தை ஒரு தனிப்பட்ட அதிகாரியிடம் ஒப்படைக்க சர்க்கார் ஒரு திருத்தம் கொண்டுவருகிறது என்றால் இது சரியானதுதான் என்பதைச் சிந்திக்கவேண்டும். இப்போது ஒரு குட்டி சர்வாதிகாரியை சிருஷ்டிக்க இவர்கள் விரும்புவது சரியில்லை. இப்படி ஜனநாயக சம்பிரதாயத்திற்கு விரோதமான முறையில் அதை மறந்து ஒரு திருத்தமோ, சட்டமோ கொண்டுவரும்போது அதை அவர்களுக்கு நீண்டபூட்டுவது இந்தச் சபையின் கடமை என்று நினைக்கிறேன். அதனால் பேச எழுந்திருக்கிறேன். தனி நபரிடத்தில் எத்தகைய அதிகாரங்களை வழங்குவது என்றாலும் அதுவே முடிவில் எவ்வளவு பெரிய கெடுதலாக வளர்ந்துவிடக்கூடும் என்பதை நாம் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். தனி ஒரு நபர் எவ்வளவு தான் சிறந்தவராக இருந்தாலும், சிற்சில சமயங்களில் சூழ்நிலையினால் தவறு இழைத்துவிடக்கூடும். ஆகவே தான் உயரிய அதிகாரங்களை ஒரு தனி நபரிடத்தில் கொடுக்காமல் மூன்று நான்கு பேர்களை அதற்குப் பொறுப்பாக வைப்பது உயர்ந்ததாக இருக்கிறது. இந்தத் திருத்தத்தின் பிரகாரம் போக்கு வரத்து அதிகார சபைகளை ஒரே ஒரு உத்தியோகஸ்தரின் பொறுப்பில்விட்டு நடத்துவதற்கு ஏற்பாடு செய்வது அவ்வளவு முறையானது அல்ல. ஜனநாயக சம்பிரதாயத்திற்கு ஏற்றது அல்ல என்று நான் இங்கே சொல்லவேண்டும்.

இந்த இடத்தில் பேசும்போது தனி நபரிடத்தில் இந்த அதிகாரம் ஒப்படைக்கப்படுவது நிர்வாகம் சம்பந்தப்பட்ட விஷயம் என்று சொல்லப்பட்டது. நிர்வாகம் சம்பந்தப்பட்ட விஷயம் என்று கூறி இது மாதிரி ஒவ்வொரு இலாகாவிலும் அதிகாரிகளையே நம்பி அவர்களிடத்தில் அதிகாரத்தை ஒப்படைத்துவிடுவது முடிவில் ஜனநாயக வளர்ச்சிக்கே குந்தகம் விளைவிக்கும் செயலாகும் என்று சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். ஆகையால் தான் இப்போது கொண்டு வந்திருக்கிற திருத்தத்திற்கு அவசியமில்லை. இந்தத் திருத்தத்தை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கைவிடவேண்டுமென்று

1st November 1957] [Sri P. S. Chinnadurai]

கோருகிறேன். அதோடு இங்கிருந்து சிலர் பேசும்போது சம்பந்தமில்லாத விஷயங்களைக் குறிப்பிடுவதாக அங்கிருந்து பேசிய சில அங்கத்தினர்கள் சொல்லி தாங்கள் பேசும்போது அப்படியே சட்ட திருத்தத்திற்கு சம்பந்தம் இல்லாத விஷயங்களையே குறிப்பிட்டார்கள். நான் அப்படிப் பேச விரும்ப வில்லை. ஆனால் ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்டுவது என் கடமை என்று கருதுகிறேன்.

உலகத்தில் மிகச் சிறந்த நிர்வாகம் உடையது மதுரை டி.வி.எஸ். பஸ் நிர்வாகம் என மெம்பர் ஒருவர் குறிப்பிட்டார். அவர் சர்க்கார் கட்சியைச் சேர்ந்தவர். சர்க்கார் அந்த அபிப்பிராயத்தை ஏற்றுக்கொள்கிறார்களா என்று கேட்கிறேன். (கனம் ஸ்ரீ ஆர். வெங்கட்டராமன்—உங்கள் அபிப்பிராயத்தைச் சொல்லவேண்டும்.) உலகத்திலே மிகச் சிறந்த முறையில் டி.வி.எஸ். நிர்வாகம் நடைபெறுகிறது என்று ஏற்றுக்கொள்ள இயலாது. நான் நினைக்கிறபடி சர்க்கார் போக்குவரத்து நிர்வாகம் உயர்வில்லை என்றாலும் டி.வி.எஸ்.-ஐவிட உயர்வாகவே நடைபெறுகிறது என்று சொல்வேன். ஆகவே இன்றைக்கு இந்தத் திருத்தம் ஜனநாயக முறைக்கு உகந்தது அல்ல. இதைக் கைவிடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

Sri K. RAMACHANDRAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே Ordinance replace பண்ணுகின்ற முறையிலே ஒரு தனி அதிகாரி ஒருவராக இருக்கலாம். அதிலே அப்படி இருந்து வரும்படி அந்த இரண்டாவது பிரிவும் சொல்லியிருக்கவேண்டும். ஆனால் அப்படி இருக்கும்போது இதை “effect” கொடுக்கும் போது ஒருவர் என்று முறை இருக்குமா அவரது தேவைப்பட்ட இடத்திலே அந்த committee இருக்குமா என்ற சந்தேகம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆதலால் “in giving effect” என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் விளக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக Central Act 100 of 1956 என்ற அடிப்படையின் கீழ் இந்த திருத்தம் கொண்டுவரப்படுகிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. நான் அந்த Act-ஐ படித்து பார்த்தேன். அதிலே ஒரு தனி அதிகாரியை நியமிப்பதற்கு எந்த விதமான அங்கராம் இல்லை. அதிலே சொல்லப்படுகிறது என்னவென்றால் “A Chairman who has had judicial experience and such officials and non-officials, not less than two as the State Government may think fit to appoint” இருக்க வேண்டுமென்று தான் சொல்லப்படுகிறதே தவிர ஒரு தனி அதிகாரியை நியமிப்பதைப்பற்றி அதில் ஒன்றும் குறிப்பிடவில்லை. ஏற்கெனவே ஜனநாயக அமைப்பிலே ஒரு Committee இருப்பதன் அவசியத்தை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நமக்கு இருக்கிற அனுபவம் சில Transport அதிகாரிகளுக்கு இல்லை. ஆகையால் பொது ஜன பிரதிநிதிகள் அம்மாதிரி அதிகாரிகளுக்கு advice கொடுத்தார். Transport Advisory Committee இருப்பது மிகவும் அவசியம். அதுவும் ஒரு தனிப்பட்ட அதிகாரியிடம் முழு அதிகாரத்தையும் கொடுத்து விடுவது நியாயம் இல்லை என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். தவிர, ஒரு route-னுடைய economic condition-யை பற்றி அங்கு இருக்கக் கூடிய Local member-க்குத்தான் தெரியுமோ, அதிகாரிகளுக்கு தெரியாது. ஆதலால் ஒரு அதிகாரியை நியமிப்பது என்ற திருத்தம் தேவை இல்லை என்று சொல்லிக்கொண்டு கனம் ஸ்ரீ கரையாளர் கொண்டுவந்த திருத்தத்தை ஆதரிக்கிறேன்.

SRI R. KRISHNASWAMY NAIDU : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த காலம் தாழ்ந்த நேரத்தில் எனக்கு பேசுவதற்கு அனுமதி அளித்தமைக்கு என்னுடைய நன்றியை தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இப்போது போக்குவரத்து அமைச்சர் கொண்டு வந்திருந்த மசோதாவை ஆதரித்து இரண்டொரு வார்த்தைகளை சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு தனிப்பட்ட அதிகாரிக்குப் பதிலாக உத்தியோகப் பற்றற்ற ஒருவரை போடலாமா என்பதை நாம் இப்போது ஆராய வேண்டிய தில்லை. ஆனால் சர்க்கார் தன்னுடைய பொறுப்பை அப்படியே தட்டி கழித்து விட்டது என்பதை நான் சொல்லாமல் இருக்க முடியாது.

12-15
P.m.

[Sri R. Krishnaswamy Naidu] [1st November 1957]

ஏற்கெனவே பரமிட் கொடுக்கும் விஷயங்களில் ஜில்லா நிர்வாகத்திற்கு தவறுகள் ஏற்பட்டால் அதை திருத்துவதற்கு சர்க்கார் அதிகாரத்தை வைத்து இருக்கிறார்கள். ஏதோ எந்த காரணத்தாலோ, அந்த அதிகாரம் வேண்டும் என்று நினைத்து அதை அதிகாரிகளிடமே கொடுத்துவிட இந்த மசோதாவில் வகை செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே வரக்கூடிய நல்ல பெயரோ கெட்ட பெயரோ அதிகாரிகளிடமே போகட்டும். தனக்கு ஒன்றும் வரக்கூடாது என்று நினைத்து தன்னுடைய பொறுப்பை தட்டிக்கழிக்க பார்க்கிறார்கள் என்பதை நான் இந்த சமயத்தில் சொல்லாமல் இருக்க முடியாது. சமீபத்தில் நடந்த ஒரு சிறிய விஷயத்தை சொல்லிவிட்டு நான் என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்கிறேன். ஒரு ஜில்லாவிலேயே permit-ஐ கொடுப்பதற்கு வேண்டிய வழி வகைகளை சர்க்கார் சில நிர்வாக உத்தரவுகளை பிறப்பித்து இருக்கிறார்கள். அந்த உத்தரவுகளை அனுசரிக்காமல் சர்க்காருக்கு ஒரு permit விஷயமாக ஒருவர் அப்பீல் செய்தார். சர்க்கார் வேறு விதமாக உத்தரவு போட்டார்கள். இந்த வழக்கு High Court-க்கு போயிற்று. High Court-ல் என்ன சொன்னார்கள் என்றால் இது Misconstruction of the Government Order அதோடு சர்க்கார் உத்தரவுகளை Fort St. George Gazette-லும் பிரசுரிக்கப்படவில்லை. சட்ட சபை அங்கத்தினர்கள் முன்னும் அறிவிக்கப்பட்டவில்லை. இது ஒரு முறை அல்ல. நியாயத்தை வழங்குவதற்கு எங்களுக்கு உரிமை இல்லை என்று தீர்ப்பு அளித்துவிட்டார்கள்.

அதோடு இந்த தவறான வழியில் பிறப்பித்த இந்த உத்தரவை மாற்றிக்கொள்ள வேண்டுமானால் சர்க்கார் executive action மூலம் செய்வதற்கு அதற்கு அதிகாரம் இருக்கிறது என்று சொல்லி இருக்கிறார்கள். அப்படி இருக்கும்போது சர்க்கார் அதன் பிரகாரம் உத்தரவுகளை மாற்று வதற்கு பதிலாக அந்த விஷயத்தை தட்டிக்கழித்து விட்டார்கள். சர்க்கார் இந்த விஷயத்தில் தீர்வியிட்டு இதற்கு ஒரு நியாயமான பிரகாரத்தை காண ஒரு விசாரணை செய்து இருக்கவேண்டும். சட்டம் இருந்தும் அதை சரிவர அமுல் நடத்த முடியாமல் இருப்பதால் பல வழக்குகள் இது சம்பந்தமாக High Court-சளுக்கு போகின்றன. இதனால் எவ்வளவோ பணம் விரயமாகிறது. லாபம் அதிகமாக கிடைக்கக்கூடியவர்கள் இம்மாதிரி வழக்குகளில் ஈடுபட்டிருக்கலாம். ஆனால் சாதாரணமாக மக்கள் எவ்வாறு ஈடுபட முடியும். ஆகையால் சர்க்கார் இந்த சிக்கலான பிரச்சினை தீர்ப்பதற்கு தக்க கவனம் செலுத்தி, அவர்கள் பிறப்பிக்கின்ற உத்தரவை சட்ட பிரகாரமும், நியாயமான அமுலுக்கு கொண்டு வரவேண்டும் என்று அதிகாரிகளுக்கு உத்தரவிட வேண்டும். அப்போதுதான் நாம் இயற்றும் சட்டம் நல்ல வகையில் பயன்படும். இந்த வார்த்தைகளோடு நான் இந்த மசோதாவை ஆதரிக்கிறேன். எனக்கு பேச வாய்ப்பு கொடுத்த கனம் சபாநாயகருக்கு என்னுடைய நன்றியை மறுபடியும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

12-20
p.m.

* THE HON. SRI V. RAMAIAH: Sir, before I go into the details of the discussion that has taken place, I must thank you for giving me an opportunity to listen not only to points relevant to this Bill but those relating to the whole transport system in our State. I am really grateful to you and I also felt that you were perhaps so indulgent because, having been Minister for Transport yourself sometime ago, you wanted to know the progress the transport system has made after you left. Sir, all the points raised by hon. Members, will be considered duly. I mean even those which are not immediately connected with the Bill. I am not going to brush them aside saying that these have nothing to do with the Bill.

Coming to the Bill proper, the serious charge of the hon. Mover of the amendment for referring the Bill to a Select Committee is that we are rushing with the Bill because we are

1st November 1957] [Sri V. Ramaiah]

enamoured of single-member Regional and State Transport Authorities. He imputed a motive that the Government do not want a larger body because they feel that they could easily approach the Transport Authority, if it is a single-member body. Well, if the hon. Member has gone through the reports of debates in this House during the course of the last few years, he would have definitely come to the conclusion that the step which we are taking to-day is not a hasty one or one for the sake of obtaining patronage from an authority like the Regional Transport Authority or the State Transport Authority.

I have tried to explain the various stages and experiences we went through before coming to a decision to have a single-member authority. There was a time some years back when the Regional Transport Authority was completely monopolised, or completely consisted of members who were non-officials. There was a stage later when the membership of the Regional Transport Authority was both official and non-official. Later again on account of criticisms and public opinion, we said, we will have a purely official body with more than one member. That again did not meet with the needs. That again was open to criticism. Therefore finally, just at the beginning of last year we decided that we will have a single-man authority and that authority has been functioning in this State for the last 20 months. After my coming in here in the course of the last six months, except on a few occasions or except for a few small incidents and few personal grievances, I was made to understand that this body, this single-man authority has been working effectively and efficiently and whatever decisions they took was cogent and they were going about their work smoothly. I have not found this view merely looking into official papers only. After coming in here I have travelled in every district. I have met large bodies of people interested in transport as such. I have assessed their feelings and reactions to this single-man body. It is all this that made me feel that I should continue the organization or the authority which has been effective, which has not created any public resentment as such, or any adverse criticism. Merely because an opportunity has been given to the Government that they can enlarge the body, they can increase the number of members, they can bring in non-officials, if I took that opportunity and acted upon it, then the Hon. Speaker himself will know. I will have to face bitter criticism, greater criticism than what I had to face for continuing it as a single-member body.

Sir, hon. Members spoke in the name of democracy. Well to speak in the name of democracy and on democratic principles is not only their monopoly. I also believe in democracy and democratic principles. (Interruption.) I definitely practice and follow it. I believe my hon. Friend opposite would have listened to the hon. Member Sri Lazar who spoke before him. He tried to explain the difference between the administrative unit and an

[Sri V. Ramaiah] [1st November 1957]

advisory body and where the Regional Transport Authority comes, where the advisory body comes in, whether public opinion is to be considered in a body like the Regional Transport Authority or whether we should strictly adhere to certain principles and whether we should leave the complete decisions to the authority without any pressure from public opinion. After his explanation, I thought the hon. Member who followed him, would have listened to him. If he had listened to him he would not have spoken as he did. Probably he had come with preconcieved mind, to talk in terms of democratic principles and make hon. Members feel that the Government were doing something against democratic principles. I may assure my hon. Friend that we have considered where democracy should be brought in, where non-officials should be brought in and what we have done is for the effective functioning of democracy.

Again, Sir, I feel there is doubt in the minds of hon. Members that they have no say in the matter of improving transport facilities in the districts. That only shows they have not deeply gone into the set-up of the organisation both at the State and the District levels. At the State level we have got a body as the State Transport Advisory Committee. Similarly in the districts also for every district we have a District Transport Advisory Committee. I admit, as these bodies are constituted to-day, they consist of very limited number of Members. I have not got facts and figures with me, but my feeling is that they do not also meet regularly. (Interruption.) They are existing. But as I said, my feeling is that they should be broadbased. More public element should be brought into them and they should be made to meet more often. Recently we had a meeting of the State Transport Advisory Committee and I am thinking in my mind . . .

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIAR: Will the Hon. Minister tell us whether such bodies exist in the districts and if they are functioning whether they will be mere advisory bodies and so on? I would request the Hon. Minister to clarify these points.

THE HON. SRI V. RAMAIAH: Every district has an Advisory Body. It consists of the District Collector, the District Superintendent of Police, the Regional Transport Officer and the President of the District Board. (Interruption.) I am saying what is really in existence. One of the Chairman of the principal Municipality in the district is also a member of the Advisory Board. (Interruption.) I did say that the number of meetings and the way the problems that come before them are solved, could be improved and must be improved. That is engaging my attention. We will without further delay try to have a more broadbased Advisory Committee which meets more often than now. If that were done, I think the purpose of the amendments moved by the hon. Member Sri K. Sattanatha Karayalar would be served.

1st November 1957] [Sri V. Ramaiah]

Sir, the other point was about the judicial officer and judicial experience. The hon. Members tried to create an impression that the Central Act wanted a judicial officer to take up the work. But the Central Act is clear. 'An officer who has judicial experience' is what the Central Act requires. As far as our legal pandits are concerned—we had consulted our legal experts and we have to take their advice—they are of the opinion that the District Collectors can come under that category so far as this particular Act is concerned. So there can be no difficulty in regard to that.

Furthermore, a number of suggestions were put forward that in these days when we have a lot of developmental activities in the various districts, when more and more roads are laid to connect the different villages, we must see that the transport should be improved. For this purpose, I am sure, the District Collector as the authority will be very useful who is given the benefit of the advice of a very effective Advisory Body. If that is done, I am sure, many of these longstanding grievances and difficulties will be over.

These are the two important points raised here with reference to this Bill. Sir, many other suggestions and many other complaints which came out during the general discussion, I think, need not be dealt with in detail now. However, I shall once again assure the hon. Members that all these complaints and suggestions would be taken into consideration and acted upon at the appropriate time.

Sir, with these few words, I commend this Bill for the acceptance of the House. Thank you, Sir.

MR. SPEAKER: Are the hon. Members, Mr. Kothandaraman and Mr. Karayalar withdrawing their amendments?

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR: I am pressing my amendment, Sir.

MR. SPEAKER: The question is—

“That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1957, be referred to a Select Committee.”

The amendment was put and lost.

MR. SPEAKER: The question is—

“That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1957 (L.C. Bill No. 3 of 1957) as passed by the Legislative Council be taken into consideration.”

The motion was put and carried, and the Bill was taken into consideration.

MR. SPEAKER: We shall now proceed with clause by clause consideration of the Bill. We shall take up clause 2. There are three amendments. With regard to amendment No. 2, Mr. Karayalar, I am wondering whether it is in order and whether

[Mr. Speaker] [1st November 1957]

it is not violation or negation of the clause itself. I am hesitating whether I should accept it or rule it out. Will the hon. Member explain why I should not rule it out of order? I am asking his opinion and then I shall give my ruling.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Sir, you can give your ruling.

MR. SPEAKER : I rule the first amendment to the clause seeking to 'delete the second proviso to the clause' out of order, as in my opinion it is a direct negation of the original clause itself.

Amendments Nos. 4 and 5 may be moved by Sri Karayalar and Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar respectively. All amendments have to be seconded.

Clause 2.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Sir, I move—

'Delete the word 'only' at the end of second proviso and add the following:—

"Who is to be advised by an advisory committee consisting of bus operators, representatives of workers engaged in the Transport Service and Members of the Legislative Assembly and Members of Parliament."

SRI K. RAMACHANDRAN : I second the amendment, Sir.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : Sir, I move—

'Delete the word 'only' at the end of second proviso and add the following:—

"who should be assisted by a sub-judge."

SRI M. JAGANNATHAN : I second the amendment, Sir.

MR. SPEAKER : Clause (No. 2) and the amendments are before the House for discussion. Mr. Karayalar can speak.

12-30 p.m. * SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : சபாநாயகர் அவர்களே, நான் இந்த திருத்தத்தை கொடுத்திருப்பதின் நோக்கம் மெல்லாம் இப்படி தனிப்பட்ட அதிகாரியின் கையில் இருக்கும் அதிகாரத்தை வைத்து நடத்தும்பொழுது ஒரு அட்வைஸரி குழுவின்மீதத்தில் ஆலோசனை கேட்டுக்கொண்டு நடத்துவது நல்லது. அதற்காக ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்பதுதான் என்னுடைய கோரிக்கை. மந்திரி அவர்கள் பேசும் போது கூட இப்போது இருந்துவரக்கூடிய ஆலோசனை குழு சரியாக செயல்பட்டு வருவதாக குறிப்பிடவில்லை. இதிலிருந்து அந்த ஆலோசனை குழு சரியாக வேலை செய்து வரவில்லை என்று தெரிகிறது. நாங்கள் இப்போது சொல்லுவது என்னவென்றால் அந்த பகுதியில் இருக்கும் அசெம்பிளி அங்கத்தினர்களையும் பாராளுமன்ற அங்கத்தினர்களையும் சேர்த்து ஒரு குழு அமைக்க வேண்டும் என்பதுதான். அப்படி ஒரு ஆலோசனை குழு இருக்குமானால் போக்குவரத்தை பொறுத்த வரையில் அங்கு நடைபெறக்கூடிய போக்குவரத்தில் ஏற்படக்கூடிய குறைகளில் எல்லாம் அவர்களுக்கும் உத்தரவாதம் இருக்கும். இதில் ஏதாவது தவறுகள் செய்தாலும் அந்த

1st November 1957]

[Sri K. Sattanatha Karalayar]

தவறுக்கு இவர்களும் பொறுப்பாளி ஆவார்கள். ஆகவே இந்த முறையில் ஒரு ஆலோசனை குழு இருக்க வேண்டுமென்றுதான் நான் சொல்லுகிறேன். இந்த குழுவிலே அந்த அதிகாரியுடைய அதிகாரங்களை கட்டுபடுத்தப்படவில்லை. ஃப்ட் வரம்புக்குப்பட்டு எந்த காரியத்தை வேண்டுமானாலும் இந்த குழுவின்மீட்டில் ஆலோசித்து என்ன வேண்டுமானாலும் செய்யலாம். இந்த குழுவின்மூலம் முடிவு என்ன என்பதை ஒவ்வொரு காரியத்திலும் அந்தந்த “டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டி” தெரிந்து கொண்டு அதன்பின் அதன் மேல் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். இவ்விதம் ஒரு ஆலோசனைக் குழு இருந்தால்தான் மக்களுடைய குறைகள் என்ன வென்று கவனித்து முடிவு எடுக்க முடியும். ஆகவே இம்மாதிரியான ஒரு ஆலோசனை குழு அவசியம் என்பதைதான் என் திருத்தத்தில் கொண்டு வந்திருக்கிறேன்.

SRI S. LAZAR : Sir, I want just an explanation from the hon. Member. He has stated that an Advisory Committee is necessary. I would like to know from him on what matters he seeks the Advisory Committee to advise. Under the Act and rules, there is no subject to be advised upon. Will the hon. Member please explain?

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : இந்த கமிட்டிக்கு அல்லது குழுவுக்கு எந்த அதிகாரங்கள் எல்லாம் இருக்க வேண்டும் என்பதை ரூல்கள் பிரேம் செய்யும்போது சர்க்காரிலிருந்து கொடுக்கலாம். “ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டி” ஏதாவது ஒரு காரியத்தை பரிசீலனை செய்யும் போது இந்த குழுவின்மூலம் ஆலோசனைகளை கேட்ட பிறகுதான் ஒரு முடிவுக்கு வரவேண்டும் என்கிற முறையில் அமைய வேண்டும்.

* SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : Sir, in moving my amendment I have to make a few observations. I am aware of Government's difficulties in appointing non-officials. As a matter of fact I was a Member of the Regional Transport Authority for four years and I have experience of it. However, under the democratic set-up so many hon. Members have been suggesting that this Board should consist of non-officials also. So far as I am concerned, I have practically received many reports and many of them are authentic, that in certain districts the Collectors acting in their own totalitarian ways was not above this abuse. That is why I say that he should be assisted by a Subordinate Judge. The Collectors in Headquarters and during their visits discuss the matter with the Subordinate Judge and decide cases. With these few words, I move my amendment, Sir.

SRI M. P. SUBRAMANIAM : தலைவர் அவர்களே, நண்பர் ஃப்ட்நாத கரையாளர் அவர்களுடைய திருத்தம் ஒரு ஆலோசனை குழு ஏற்படுத்த வேண்டும் என்பதுதான். இந்த ஆலோசனைக் குழுவுக்கு விசேஷமாக எந்த அதிகாரத்தையும் கொடுக்கப்போவதில்லை. அமைச்சர் அவர்களே கூறினார்கள். இப்போது டிரைக்கக் கூடிய ஃபிட்ட சரியாக ட்ரயங்க் வில்லை என்று. இவ்விதம் ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டால் பொதுமக்களுடைய குறைகள் என்ன என்பதை அரசாங்க அதிகாரிகள் உணர்ந்துகொள்ள முடியும். ஆகவே இந்த ஆலோசனை குழுவை ஏற்படுத்துவதற்கு கனம் அமைச்சர் அவர்கள் ஒப்புக்கொள்ள முடியும் என்று நம்புகிறேன். இவ்வாறு ஒரு குழு இருப்பதினால் எந்தவிதமான தடங்கல்களும் ஏற்பட போவதில்லை. இதில் (நான்-அபிஷியலை) non-official-லை வைத்துக்கொள்வதிலும் தவறு ஒன்றுமில்லை. ஆகவே இதற்கு ஒத்து கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[1st November 1957]

SRI M. KALYANASUNDARAM : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மசோதாவிற்கோ இந்தத் திருத்தத்திற்கோ ஆட்சேபனை இருந்திருக்க முடியாது. ஆனால் இது ஆட்சேபிக்கப்பட வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏன் ஏற்படுகிறது என்றால், இந்தத் திருத்தத்தைக் கொண்டு வருவதன் நோக்கம், ஏற்கெனவே எடுத்திருக்கும் ஒரு முடிவிற்காகச் சட்டத்தைத் திருத்த வேண்டும் என்பது ஆகும். “பொதுவாக, மத்திய பார்லிமெண்டில் சட்டம் திருத்தப்பட்டிருக்கும் அடிப்படையில் அதிகாரத்தை எடுத்துக்கொண்டு, அதற்கு மாறுபட்டு சில இடங்களில் ஒரே ஒரு அதிகாரியைக் கொண்ட R.T.A. இருக்க வேண்டிய அவசியமிருப்பதால் விதி விலக்குக் கொடுக்க வேண்டும். சர்க்காருக்கு இதற்குத் தேவையான அதிகாரத்தைக் கொடுக்கவேண்டும்” என்பதற்காக இந்தத் திருத்தம் வந்திருந்தால் இதை நான் ஆட்சேபித்திருக்க மாட்டேன். நம் ராஜ்ய சர்க்கார் சம்பந்தப்பட்டமட்டில், “மத்திய பார்லிமெண்டில் என்ன மாறுதல் செய்தாலும், நம் ராஜ்யத்தில் என்ன சூழ்நிலை இருந்தாலும், அவைகளை யெல்லாம் பொருட்படுத்தாமல் கலெக்டரைக் கொண்ட ஒரு R.T.A. இருக்க வேண்டும்” என்ற முடிவிற்கு சர்க்கார் ஏற்கெனவே வந்தாகிவிட்டது. கடந்த சட்டசபை நடவடிக்கைகளைப் படித்தால், எதிர்க்கட்சியிலிருந்தவர்கள் இந்தக் கொள்கைக்குக் கொடுத்திருக்கும் ஆட்சேபனைகள் தெரியும். ஆனால் ஆட்சேபத்தை சர்க்கார் பொருட்படுத்தாமல் கலெக்டரைக் கொண்டு ஆர்.டி.ஏ.-யை ஏற்படுத்தி வருகிறார்கள். ஆர்.டி.ஏ.-ல் உத்தியோகப் பற்றற்றவர்கள் இருந்தால் ஊழல்கள் இருக்கும் என்ற சர்க்காரின் கருத்தை நான் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது. தமிழ்நாட்டின் பண்பைப்பற்றி நேற்று கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்கள் பேசினார்கள்; ஆர்.டி.ஏ.-யை சர்க்கார் அமைக்கும் முறையையும் பார்க்கும்போது, “உத்தியோகஸ்தர்களுடைய ஒழுங்கானவர்கள், மற்றவர்கள் ஒழுங்கானவர்கள் இல்லை” என்று அர்த்தமா? கடந்த காலத்தில் எம்.எல்.ஏ.-க்கள் இருந்த போது ஊழல்கள் ஏற்பட்டன என்பது உண்மை. ஆனால் கலெக்டர்களை மட்டும்கொண்ட ஆர்.டி.ஏ.-யைப் போட்டால் இந்தக் குறைவை நீக்க முடியும் என்பதை நான் ஒத்துக்கொள்ளவில்லை. சில ஜில்லாக்களில் மாத்திரம் கலெக்டரை மட்டுமே கொண்ட ஆர்.டி.ஏ.-யை அமைக்க வேண்டி யிருப்பதால், அதற்கு மட்டும் அதிகாரமளிப்பதற்கு விதி விலக்கு வேண்டும் என்றால், அதை நான் ஒத்துக்கொள்கிறேன்; அதற்கு ஆட்சேபிக்க மாட்டேன். நமது சர்க்காரில் மட்டும்தான் இந்த நிலை இருக்கிறது. மற்றெல்லா ராஜ்யங்களிலும் மத்திய சர்க்காரின் தீர்மானத்தை அமல் நடத்தி யிருக்கிறார்கள். ஏற்கெனவே நமது ராஜ்ய சர்க்கார் கலெக்டர்களை ஆர்.டி.ஏ.-யாக வைத்திருந்தார்கள். அதை நியாயப்படுத்துவதற்காக ஒரு அவசரச் சட்டத்தைப் போட்டு அந்த அவசரச் சட்டத்தை ஒழுங்குபடுத்துவதற்காக இந்த மசோதாவைக் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். இந்தக் கொள்கை—முறை—தவறு. எங்களுடைய ஆட்சேபத்தை சர்க்கார் கேட்க மாட்டார்கள். தங்கள் கட்சியின் மெஜாரிட்டி பலத்தைக் கொண்டு திருத்தத்தை நிறைவேற்றப் போகிறார்கள். நான் கத்துவது பாலவனத்தில் கத்துவது போல்தான் ஆகிவிடும். ஆனாலும் ஒன்று சொல்கிறேன். கலெக்டரே ஆர்.டி.ஏ.-யாக இருக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையை சர்க்கார் உரும்கு பிடியாக, பிடிவாதமாக, பிடித்துக்கொள்ள வேண்டாம். எங்கெல்லாம் அவசியமோ அங்கெல்லாம் கலெக்டரை வைத்துக்கொள்ளப்படும். ஆனால் மத்திய பார்லிமெண்டு சட்டப்படி ஆர்.டி.ஏ.-யை அமைப்பது எங்கெல்லாம் சாத்தியமோ, அங்கெல்லாம் அவ்வாறு அமைக்கப்படும். ஆர்.டி.ஏ.-ல் மேலும்மே மேலும் உத்தியோகப் பற்றற்றவர்களுக்குப் பங்கு கொடுக்கும் நிலைமையை ஏற்படுத்த வேண்டும். காரணம், ஜாடிஷியல் அனுபவம் உள்ளவர்கள் ஆர்.டி.ஏ.-யில் இருக்க வேண்டும் என்பதை சர்க்காரே ஒத்துக்கொள்கிறார்கள். ‘கலெக்டர் ஜாடிஷியல் அதிகாரியாகக் கருதப்படவில்லை, அவர் எக்ஸ்பியூட்டிவ் அதிகாரி,’ என்பது ஜாடிஷியலையும் எக்ஸ்பியூட்டிவையும் பிரித்திருப்பதிலிருந்தே தெரிகிறது. மேலும், அவ்வாறு பிரித்ததிலிருந்து, ஜாடிஷியல் பொறுப்பும் எக்ஸ்பியூட்டிவ் பொறுப்பும் ஒரே ஆட்களிடம் இருக்கக்கூடாது என்ற நோக்கமும் தெரிகிறது. அப்படி யிருக்கும்போது, ஆர்.டி.ஏ.-ல் ஜாடிஷியல் அனுபவம் உள்ளவர்களைப் போடாமல் ‘எக்ஸ்பியூட்டிவ் ஹெட்’ ஆன கலெக்டரிடம் அதை

1st November 1957]

[Sri M. Kalyanasundaram]

ஒப்படைப்பதானது, சர்க்காரின் கொள்கைக்கே முரண்பட்டதாக இருக்கிறது என்பதை நான் சொல்லாமல் இருக்க முடியாது. ஜனநாயகக் கோட்பாடுகளில் தமக்கு நம்பிக்கை இருப்பதாக கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அப்படியானால், எங்கெல்லாம் சாத்தியமோ அங்கெல்லாம் ஆர்.டி.ஏ.-யைக் கலெக்டரிடம் ஒப்படைக்காமல் மத்திய சர்க்கார் விதிகளின் படி அமைக்க வேண்டும். குறைந்தபட்சம், ஒரே அதிகாரியைக் கொண்ட ஆர்.டி.ஏ.-யை அமைக்க வேண்டும் என்று சொன்னாலும்கூட, வேறு யாரையாவது கொண்ட, நீதிபதியைக் கொண்ட, ஆர்.டி.ஏ.-யை அமைக்க வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொண்டு இந்தத் திருத்தத்தை நான் ஆட்சேபிக்கிறேன்.

Sri K. ANBAZHAGAN : கனம் அவைத் தலைவர் அவர்களே, சர்க்காரால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கும் மசோதாவிற்கு இப்பக்கத்திலுள்ள சில கனம் நண்பர்கள் சிலர் சில திருத்தங்களைத் தந்திருக்கிறார்கள். அந்தத் திருத்தங்களைக் குறித்துப் பேசும்போது பஸ் கனம் உறுப்பினர்கள் பலர் முக்கியமான சில பிரச்சனைகளை எடுத்துக்காட்டியும், அவைகளை ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் உணர்வில்லை என்பதை நான் குறிப்பிட விழைகிறேன். ஜனநாயக முறை வேண்டும் என்பது பொதுமக்கள் எல்லோரும் ஒவ்வொரு துறையிலும் தொடர்புடையவர்களாக ஆக்கப்பட வேண்டும் என்ற காரணத்தால் அல்ல; ஆனால் பொதுமக்களின் தொடர்புடைய சில முக்கியமான பிரச்சனைகள் இருக்கின்றன; அப்படிப்பட்ட பிரச்சனைகள் எழும் நேரத்தில் மக்களுக்குத் திருப்தி யளிக்கும் விதத்தில் அவை தீர்த்து வைக்கப்பட வேண்டும் என்பதால்தான்; சில வட்டாரங்களில் சில தனிப்பட்ட வழிகளில் சிலரிடம் பஸ் போக்குவரத்து உரிமை அளிக்கப்படும் நேரத்தில் அவைகளை அளிப்பதற்கு முன்பு பொதுமக்களின் தலைவர் களுடைய—பொதுமக்களுடைய—ஆலோசனைகளைப் பெறுவதற்கு வழி செய்ய வேண்டும் என்பதை இப்பக்கத்திலுள்ளவர்கள் வலியுறுத்தியிருக்கிறார்கள். உண்மையாகவே, நிர்வாகத் துறையிலுள்ளவர்கள் எவ்வளவுதான் நேர்மையாக நடப்பதற்குரிய நல்ல பண்புள்ளவர்களாக இருந்தாலும், அவர்களுக்கு வேறு பல சிக்கல்கள் ஏற்படுவதால் அவர்கள் சில தனிப் பட்டவர்களுக்குக் கட்டுப்பட்டு விடுகிறார்கள். அப்படிக் கட்டுப்பட்டுப்போனவர்கள் பாரபட்சமாக நடந்து கொண்டவிடால் பொதுமக்கள் உண்மையை அறிந்து கொள்ளமுடியாத நிலைமை ஏற்பட்டு, அவர்கள் செய்ததுதான் முடிவு என்ற தவறான கருத்தும் ஏற்படுகிறது. அப்படிப்பட்ட சந்தர்ப்பங்களில் பொதுமக்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். எனக்குத் தெரிந்த வரையில், சில வட்டாரங்களில் பஸ் போக்குவரத்து வழிகள் பலவும் தனிப்பட்ட முதலாளிகளிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கும் சூழ்நிலையில் பொதுமக்களுக்கு பலப்பல இன்னல்கள் ஏற்படுகின்றன. யார் பஸ் போக்குவரத்தை நன்றாக நடத்தகிறார்கள் என்பதைப்பற்றியும் யார் நன்றாக நடத்தவில்லை என்பதைப் பற்றியும் பொதுமக்களின் பிரதிநிதிகள் ஆலோசனை சொன்னால்தான் இந்தக் குறைகளை நீக்க முடியும். ஆனால் பொதுமக்கள் பிரதிநிதிகளும் நிர்வாக அதிகாரிகளுடன் கலந்து தீர்மானிப்பதில் சண்டையும் மாறுபாடும் சூழப்படும் ஏற்படும் நிலைமை இருக்குமானால், அப்போது நல்ல முடிவிற்கு வர முடியாத நிலைமை ஏற்படுமானால், பஸ் போக்குவரத்து வழிகளுக்கு அனுமதி யளிக்கும்போது, பொதுமக்கள் பிரதிநிதிகள் கருத்தைக் கேட்டு, ஒவ்வொரு கருத்தும் ஒவ்வொரு மாதிரியாக இருந்தால், இன்னொருக்குத் தான் அளிக்க வேண்டுமென்ற கருத்தைத் தக்க காரணங்களுடன் விளக்கி, அதற்குப் பிறகு அனுமதியளித்தால் பொதுமக்களுக்குத் திருப்தியாக இருக்கும். மேலும், இன்னொருத்தான் அட்வைஸராகப் போட வேண்டும் என்பதை நான் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது. அப்படிச் செய்தால், தக்க எங்குப் பிடித்தவர்களைப் போடுவது, அரசாங்க கட்சியைச் சார்ந்தவர்களைப் போடுவது என்ற நிலைமை ஏற்படும். பஞ்சாயத்து யூனியன் தலைவர்களின் யோசனைகளைப் பெற வேண்டும். பஸ் போக்குவரத்து எந்த எந்த வழிகளில் இருக்கிறதோ அந்த வழிகளுடன் சம்பந்தப்பட்ட பஞ்சாயத்து சபைத் தலைவர்கள் எல்லோருக்கும் பிரதிநிதித்துவம் அளித்து அவர்களுடைய யோசனைகளைக் கேட்டு, அதற்குப் பிறகு பஸ் போக்குவரத்து பெர்மிட் கொடுக்கப்படுமானால், ஆளும் கட்சி லாபமடைகிறது என்ற புகாருக்கு

[Sri K. Anbazhagan] [1st November 1957]

இடமிருக்காது. சென்ற தேர்தலின்போது ஆளும் கட்சியினர் பஸ் முதலாளிகளின் சலுகைகளைப் பெற்றனர் என்ற புகார் தவறானது என்று மட்டும் சர்க்கார் எடுத்துக்காட்ட விரும்புவார்களானால்—புகார் தவறானது என்று சர்க்கார் எடுத்துக் காட்ட வேண்டும் என்று நான் விரும்பவில்லை—இந்த ஏற்பாட்டைச் செய்யலாம். எந்த எந்த வட்டாரங்களில் பஸ் போக்குவரத்து வழி இருக்கிறதோ அந்த வட்டாரங்களிலுள்ள பஞ்சாயத்து சபைகள் போன்ற பொதுமக்கள் சபைகளின் தலைவர்களுக்கு இந்த அமைப்பில் இடம் தந்து அவர்களுடைய ஆலோசனை கேட்கப்படுவதற்கு வகை செய்ய வேண்டும்.

இன்னொரு யோசனை சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு பஸ் முதலாளிக்குச் சொந்தமாக உள்ள பஸ்களின் எண்ணிக்கையையும், ஒரு பஸ் முதலாளிக்குக் கொடுக்கப்படும் 'ரூட் பெர்மிட்'-களின் எண்ணிக்கையையும் கட்டுப்படுத்தினால் பல கஷ்டங்கள் நீங்கும். ஒரு பஸ் முதலாளி 15-க்கு மேற்பட்ட பஸ்களுக்கு சொந்தக்காரராக இருக்கக்கூடாது என்று நிர்ணயித்து அந்த அளவிற்கு மேல் வைத்துக்கொண்டிருக்கும் பஸ்களை தேசிய உடைமையாக்கிவிடலாம். இப்போது பஸ் 50—60-க்கு மேற்பட்ட பஸ்களுக்குச் சொந்தக்காரர்களாக இருக்கிறார்கள். அதே மாதிரி ஒரு பஸ் முதலாளிக்கு 2—3 பஸ் ரூட்டுகளுக்கு மேல் பெர்மிட் கொடுக்கக்கூடாது என்று நிர்ணயிக்கலாம். அதற்கு மேற்பட்டவைகளை தேசிய உடைமையாக்கலாம். அப்படிச் செய்தால் பஸ் முதலாளிகளின் ஏகாதிபத்தியம் உருவாவதற்கு இடமில்லாமல் இருக்கும். சில பெரிய பஸ் முதலாளிகள் அதிகாரிகளைக் கூடத் தங்கள் வீட்டு வேலைக்காரர்களைப்போல் நடத்தும் முறை இந்த ஏற்பாட்டினால் ஒழியும். அப்படிப்பட்ட அதிகாரிகள், பஸ் முதலாளிகளைக் கண்டால் அமைச்சர்கள் வந்தால் செய்யும் மரியாதையின் அளவிற்கு மரியாதை செய்கிறார்கள். பொதுமக்கள் அலட்சியப்படுத்தப்படுகிறார்கள். பல பஸ் ரூட் பெர்மிட்டுகளை அதே சில நபர்களுக்கே கொடுப்பதால்தான் பஸ் முதலாளித்துவம் ஏகாதிபத்தியமாக ஆகியிருக்கிறது. இத்தகைய பெரிய முதலாளித்துவத்தை நீக்கி, தனிப்பட்டவர் தொழில் துறையில் சிறிய முதலாளித்துவம் வளர்ச்சியடையச் செய்வதற்காகவும், அப்படிப்பட்ட ஜனநாயக முறையை உண்டாக்குவதற்காகவும், பொதுமக்கள் நலனைக் கருதி பஸ் தொழிலில் நியாயமான போட்டி (பேர் காம்பெடிஷன்) ஏற்படும் படிச் செய்வதற்காகவும், தகுந்த முறையில் ஆலோசனைக் குழுக்களை ஆங்காங்கே ஏற்படுத்துவதற்கு சர்க்கார் முன்வருவார்களானால், ஜனநாயகப் பண்பு வளரும் என்று சொல்லிக்கொண்டு இப்பக்கத்திலிருந்து பிரேரேபிக்கப்பட்டுத் திருத்தத்தை நான் ஆதரிக்கின்றேன்.

12-50
p.m. * SRI S. LAZAR : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, ஒரு விளக்கம். இதுவரைக்கும் ரீஜனல் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அதாரிட்டி, ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அதாரிட்டி என்று அமைக்கப்பட்டு அவைகள் மும்முரமாக வேலை செய்து வருகிறது. அதற்கு சட்டத்தின் மூலமாக ஒரு எக்சிசுட்டிவ் ஹெட் இருக்கிறார். அவர்கள் இருக்கக்கூடிய விதிகளின்படி வேலைகளை நடத்திக் கொண்டு வருகிறார்கள். அவர்கள் அப்படி தங்களுடைய வேலைகளை தாங்கி நடத்திக்கொண்டு வரும்போது எனக்கு முன்னால் பேசிய அங்கத்தினர்கள் ஒரு அட்வைசரி கமிட்டி வேண்டுமென்று சொல்லுகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட அட்வைசரி கமிட்டி ஏற்கெனவே இருக்கக்கூடிய ரூல்ஸ் அண்டு ரெகுலேஷன்படிக்கு அட்வைஸ் பண்ணவேண்டுமா அல்லது அதற்கு புறம்பாக அவர்கள் அட்வைஸ் பண்ணவேண்டுமா, ஆலோசனைகள் கொடுக்கவேண்டுமா என்பதை விளக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதை விளக்கினால் நன்றாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன்.

THE HON. SRI V. RAMAIAH : After my assurance that advisory committees will be constituted on a more broad basis and that they will be made to meet more often to know the transport needs, I do not see the need for this amendment. So I do not accept the amendment moved by the hon. Member Sri Sattanatha Karayalar.

1st November 1957] [Sri V. Ramaiah]

As regards the amendment moved by Sri V. K. Ramaswamy Mudaliar that the official should be assisted by a Sub-Judge, there again the Advisory Committee will be more effective in making suggestions. Therefore I do not accept that amendment also.

MR. SPEAKER: Are the hon. Members Sri Sattanatha Karayalar and Sri V. K. Ramaswamy Mudaliar withdrawing their amendments?

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR: No, Sir.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIAR: No, Sir.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Since the hon. Member Sri V. K. Ramaswamy Mudaliar is not withdrawing his amendment, I wish to bring to your notice that the amendment is *ultra vires* of this House. Article 254 of the Constitution provides that to the extent the law made by the Legislature of a State is repugnant to any provision of a law made by Parliament, the law made by the Legislature of the State shall, to the extent of the repugnancy, be void. The Central Motor Vehicles Act does not provide for the appointment of a Sub-Judge, and the amendment is therefore *ultra vires*.

MR. SPEAKER: Will the Hon. Minister tell us how the amendment is repugnant to the Central Act?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Act 100 of 1956 provides that the Regional Transport Authority shall have a Chairman who has had judicial experience and such other officials and non-officials as the State Government may think fit to appoint. To say that the Chairman shall be assisted by a Sub-Judge will be repugnant to this provision and therefore *ultra vires*.

MR. SPEAKER: Has not the State Government the right to make its own law under Article 254 (2) of the Constitution?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: The amendment moved by my Hon. Colleague Sri Ramaiah has been moved with the consent of the Central Government. Therefore it is *intra vires*. Even if the House accepts the amendment of Sri V. K. Ramaswamy Mudaliar, it will be repugnant to the Central Motor Vehicles Act of 1939 as amended by the Act 100 of 1956.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIAR: Is not the Sub-Judge an official?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: The words used are 'The Chairman who has had judicial experience . . .' The clause can be amended only by the amendment moved by my Hon. Colleague with the consent of the Central Government. Any other amendment moved without the consent of the Central Government will be void.

[1st November 1957]

MR. SPEAKER : While I agree to a certain extent with the Hon. Minister, I am not convinced how the appointment of a Sub-Judge will be repugnant to section 44 of the Central Act. That section says that the Chairman shall be one with judicial experience. Does not a Sub-Judge come within the category of one with judicial experience?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : The first point is that the amendment of Mr. Ramaswamy Mudaliar restricts the right of the Government. Power is given to appoint any official. To the extent to which that right is restricted, the amendment is repugnant.

MR. SPEAKER : The amendment of Mr. Ramaswamy Mudaliar only says that the Chairman shall be assisted by a Sub-Judge. There is nothing in the Central Act which says that he should not be assisted. I therefore rule the objection raised by the Hon. Minister Sri R. Venkataraman out of order.

The question is *delete* the word 'only' at the end of the second proviso and *add* the following :—

“ who is to be advised by an advisory committee consisting of bus operators, representatives of workers engaged in the transport service and Members of the Legislative Assembly and Members of Parliament.”

The amendment was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

Delete the word 'only' at the end of the second proviso and *add* the following :—

“ who should be assisted by a Sub-Judge.”

The amendment was put and lost.

Clause 2 was put and carried.

Clauses 3 and 4 were put and carried.

Clause 1 and the preamble were put and carried.

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Sir, I move that the Bill be passed.

MR. SPEAKER : The question is—

“That the Motor Vehicles (Madras Amendment) Bill, 1957 (L.C. Bill No. 3 of 1957) as passed by the Legislative Council be passed.”

The motion was put and carried and the Bill was passed.